





INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

ESTATISTICA

DAS

ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO

E DAS

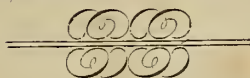
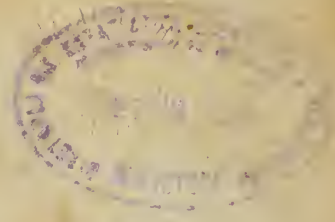
FISCALIZADAS PELA UNIÃO

RELATIVA AO ANNO

DE

1911

Biblioteca de Estatística Commercial
MINISTERIO DA FAZENDA
BIBLIOTHECA



385.0981
E 79
~

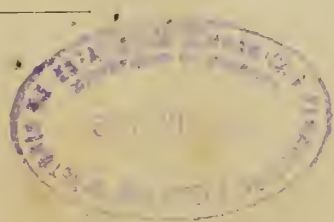
RIO DE JANEIRO
IMPRESA NACIONAL

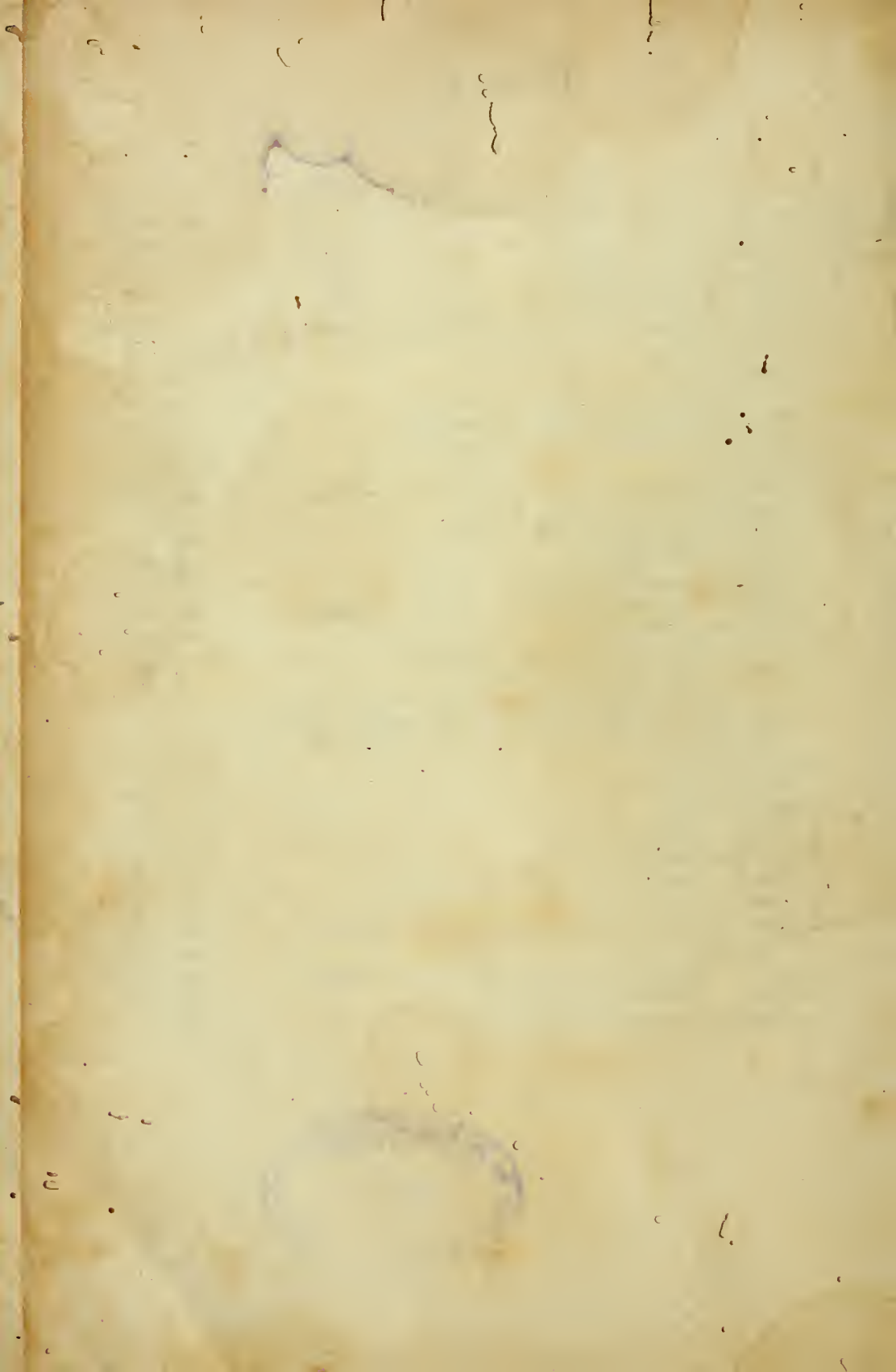
1914

15344 3 12 48

INDICE

	PAGS.
Quadro da viação ferrea da Republica em 31 de dezembro de 1912	VII a XIX
Resumo dos quadros 1 a 28	XXI a XXXVII
Quadro n. 1—Extensão e capital garantido	1 a 9
» » 2—Garantia de juros, em 1911.	10
» » 3—Custo e capital das companhias concessionarias.	11 a 13
» » 4—Despeza de fiscalização e auxilios prestados ás companhias	14
» » 5—Condições technicas	15 a 19
» » 6—Via-permanente	20 a 23
» » 6 A—Obras de arte. Edificios e dependencias	24 a 27
» » 7—Estações, situação, altitude e data da inauguração	29 a 119
» » 8—Material rodante effectivo em 31 de dezembro de 1911	120 a 123
» » 8 A—Idem	124 a 127
» » 9—Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1911	128 a 135
» » 10—Procedencia do material rodante	136 a 139
» » 11—Pessoal existente em 31 de dezembro de 1911	140 a 143
» » 12—Passageiros transportados	144 a 147
» » 13—Bagagens, encomendas e animaes	148 a 151
» » 14—Detalhe do movimento de passageiros, animaes e telegrammas	152 a 155
» » 15—Mercadorias transportadas	156 a 159
» » 16—Detalhe das bagagens, encomendas e mercadorias	160 a 163
» » 17—Percurso do material. Trens e locomotivas.	164 a 167
» » 18—Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes.	168 a 171
» » 19—Percurso dos carros de passageiros e vagões de bagagem e encomendas, mercadorias e animaes em serviço do trafego	172 a 175
» » 20—Receitas totaes	176 a 179
» » 21—Receitas medias	180 a 183
» » 22—Despezas totaes	184 a 189
» » 23—Despezas medias.	190 a 193
» » 24—Resultados do trafego	194 a 195
» » 25—Principaes dados estatisticos relativos a dois annos.	196 a 199
» » 26—Idem.	200 a 203
» » 27—Substituição do material da via-permanente e do telegrapho	204 a 207
» » 28—Accidentes	208 a 211
» » 29—Parte I — Legislação Geral das Estradas de Ferro do Brazil	213 a 280
» » 29—Parte II — Estradas de Ferro Coloniaes.	281 a 288
» » 29—Parte III — Legislação e Decisões do Governo	289 a 418







ADVERTENCIA

Todos os dados estatísticos deste volume se referem ao anno de 1911 e provêm sómente das estradas de ferro pertencentes á União ou por ella fiscalizadas, com excepção do seguinte quadro, onde se encontra, de modo completo, a relação de todas as estradas de ferro em trafego, construcção e com estudos approvados na Republica, em 31 de Dezembro de 1912.



1850

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

VIAÇÃO FERREA DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL
EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			Total
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	
I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO				
Central do Brazil	(*) 2.025,133	658,000	217,756	2.900,889
BITOLA DE 1^m,60	965,517	246,000	—	1.211,517
Central a Burnier	497,931	—	—	497,931
Ramal de S. Paulo	388,192	—	—	388,192
« da Marítima	0,993	—	—	0,993
S. Christovão a Alfredo Maia	1,200	—	—	1,200
Ramal de Jockey Club	1,330	—	—	1,330
» » Campinho	0,446	—	—	0,446
» » D. Clara	1,671	—	—	1,671
Linha Circular de Bangú	2,414	—	—	2,414
Ramal de Santa Cruz	32,720	—	—	32,720
» » Matadouro	2,386	—	—	2,386
Santa Cruz á Angra do. Reis	26,748	(a) 84,000	—	110,748
Ramal de Paracamy	8,306	—	—	8,306
» da Penha	1,180	—	—	1,180
Do kilometro 478 a Bello Horizonte	—	162,000	—	162,000
BITOLA DE 1^m,00	1.059,616	412,000	217,756	1.689,372
Burnier a Pirapora	508,009	(b) 264,000	—	772,009
Ramal de Ouro Preto	42,355	(c) 18,000	—	60,355
» » Bello Horizonte	14,343	—	—	14,343
» » Santa Barbara	76,312	—	—	76,312
» » Piranga	25,689	—	(d) 147,756	173,445
» » Fluvial	1,581	—	—	1,581
» » Porto Novo	63,770	—	—	63,770
Central a Entre Rios	178,550	—	—	178,550
S. Christovão a Alfredo Maia	1,320	—	—	1,320
Desengano a Rio Preto	63,368	(e) 38,000	—	101,368
Commercio a Barra Longa	65,111	—	—	65,111
Valença a Taboas	12,000	—	—	12,000
Circular da Pavuna	4,176	—	—	4,176
Ramal de Deodoro (Linha Auxiliar)	3,223	—	—	3,223

(*) Esta extensão assim se decompõe : Via singela 1.951,147 kilometros, via dupla 57,486 kilometros, via quadrupla 16,500 kilometros.
(a) Itacurussá a Angra dos Reis; (b) Do kilometro 855 da linha do Centro a Montes Claros; (c) Ouro Preto a Mariana; (d) Livramento a Piranga. Os novos estudos realizados, reduzem consideravelmente a extensão, que não excederá a 125 kilometros.
e) Rio Preto a Santa Rita de Jacutinga.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Governador Portella a Barão de Vassouras	—	42,000	—	42,000
Bemfica a Bom Jardim	—	50,000	70,000	120,000
Rio do Ouro				
BITOLA DE 1 ^m ,00	123,705	—	—	123,705
Cajú a S. Pedro	60,247	—	—	60,247
Ramal de Tinguá. J. Bulhões a Tinguá	12,205	—	—	12,205
» do Rio do Ouro. Rio do Ouro á Represa	2,474	—	—	2,474
Ramal da Peanha. Vicente Carvalho á Fazenda Grande	6,423	—	—	6,423
» D. Anna Nery. Bemfica á Anna Nery	1,021	—	—	1,021
» do Xerem. Belford Roxo a Galvão	34,991	—	—	34,991
» » Engenho de Dentro. Inhauma a Engenho de Dentro	2,400	—	—	2,400
» » João Pinto	5,667	—	—	5,667
» de Registro	1,184	—	—	1,184
Oeste de Minas	1.306,716	386,692	36,600	1.730,008
BITOLA DE 1 ^m ,00	578,182	336,192	36,600	950,974
Ribeirão Vermelho a Bom Jardim	136,800	(a) 61,070	—	197,870
» » á Formiga	143,000	(b) 49,122	—	192,122
Bello Horizonte á E. de F. de Goyaz	155,767	135,000	—	290,767
Ramal de Pará. Soledade a Pará	27,615	—	—	27,615
Barra Mansa a Carrancas	52,000	(c) 60,000	36,600	148,600
Barra Mansa á Angra dos Reis	63,000	31,000	—	94,000
BITOLA DE 0 ^m ,76	728,534	50,500	—	779,034
Sítio a Paraopêba	602,000	(d) 50,500	—	652,500
Ramal de Aguas Santas	12,000	—	—	12,000
» » Ribeirão Vermelho	48,500	—	—	48,500
» » Itapecerica	35,000	—	—	35,000
» » Claudio	26,034	—	—	26,034
» » Pitanguy	5,000	—	—	5,000
Lorena a Itajubá				
BITOLA DE 1 ^m ,00	20,000	—	64,366	84,366
Cruz Alta a Santo Angelo				
BITOLA DE 1 ^m ,00	(e) 53,000	51,548	—	104,548
S. Pedro a S. Luiz (f)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	258,053	—	258,053

(a) S. Vicente Ferrera Bom Jardim. (b) Itapecerica á Formiga. (c) Paiol a Cadoro. (d) Ramas de Abaeté e Barbacena. (e) Cruz Alta ao Ijuhy. (f) Esta linha é de propriedade da União e fiscalizada pela Inspectoria Federal das Estradas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
antiago a S. Borja (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	158,604	—	158,604
asillo a Jaguarão (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	113,600	—	113,600
Sebastião á Sant'Anna (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	160,460	—	160,460
legrete a Quarahy (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	117,600	—	117,600
beraba á Villa Platina				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	—	108,000	108,000

II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO E ARRENDADAS

adeira-Mamoré				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Porto Velho a Guajará-Mirim	364,281	—	—	364,281
Luiz a Caxias				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	304,490	—	304,490
ede Ceará-Plauhy				
BITOLA DE 1 ^m ,00	758,864	104,000	888,745	1.751,609
aturité				
Fortaleza ao Crato	413,482	32,000	160,045	605,527
Ramal de Maranguape	7,246	—	—	7,246
» » Praia	2,900	—	—	2,900
» » Icó	—	—	45,768	45,768
» » Macapá	—	—	78,112	78,112
obral				
Camocim á Therezina	335,236	40,000	287,260	662,496
Ligação Giráu-Cratheús	—	—	67,000	67,000
» Fortaleza-Itapipoca	—	32,000	102,560	134,560
Ramal do Campo Maior á Amarração	—	—	148,000	148,000
entral do Rio Grande do Norte				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Natal a Angicos	100,944	83,891	—	187,835
ede Great Western				
BITOLA DE 1 ^m ,00	1.412,309	21,921	113,651	1.547,881
Natal a Itamatahy	164,660	—	—	164,660
Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy	185,299	21,921	113,651	320,871

(a) Estas linhas são de propriedade da União e fiscalizadas pela Inspectoria Federal das Estradas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tráfego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Central de Pernambuco	269,268	—	—	269,268
Ligação com a Recife ao Limoeiro.	10,200	—	—	10,200
Timbaúba ao Pilar	39,230	—	—	39,230
Recife ao S. Francisco	124,739	—	—	124,739
Ligação com a Central	6,230	—	—	6,230
Sul de Pernambuco e ramal.	193,908	—	—	193,908
Central de Alagóas, ramal e prolongamento.	194,069	—	—	194,069
Ribeirão a Cortez	23,657	—	—	23,657
Paulo Afonso.	115,853	—	—	115,853
Ramal de Campina Grande	80,196	—	—	80,196
Rede de Viação Ferrea da Bahia	1.405,539	452,403	1.733,320	3.591,262
BITOLA DE 1 ^m ,60	123,130	—	—	123,130
Bahia a Alagoínhas.	123,130	—	—	123,130
BITOLA DE 1 ^m ,00.	965,749	452,403	1.733,320	3.151,472
Alagoínhas a Joazeiro	452,310	—	—	452,310
» » Propriá e ramal de Capella.	137,169	302,403	—	439,572
Bahia e Minas, Caravellas a Theophilo Ottoni (a).	376,270	—	—	376,270
Cajueiro a Cipó e ramal de S. Gonçalo.	—	—	113,482	113,482
Bomfim a Sitio Novo e ramaes	—	100,000	259,438	359,438
Machado Portella a Carinhanha	—	50,000	512,500	562,500
Theophilo Ottoni a Tremedal	—	—	537,200	537,200
Bandeira de Mello a Brotas	—	—	135,300	135,300
Bom Jesus a Tremedal	—	—	175,200	175,200
BITOLA DE 1 ^m ,067	316,630	—	—	316,630
S. Felix a Bandeira de Mello	254,600	—	—	254,600
Ramal de Feira de Sant'Anna	45,060	—	—	45,060
» » Olhos d'Agua.	13,400	—	—	13,400
» » S. Gonçalo.	3,600	—	—	3,600
Paraná (b)				
BITOLA DE 1 ^m ,00 (a)	416,382	44,983	—	461,365
Paranaguá a Curitiba.	110,037	—	—	110,037
Curitiba a Ponta Grossa.	191,000	—	—	191,000
Ramal do Rio Negro.	88,000	—	—	88,000
» de Antonina.	16,994	—	—	16,994
» » Porto Amazonas.	10,301	—	—	10,301
Serrinha ao Porto Amazonas	—	41,983	—	41,983

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tráfego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Norte do Paraná (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Curityba á Rosinha	43,397	—	—	43,397
Santa Catharina (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Blumenau a Hansa	69,700	—	—	69,700
D. Thereza Christina (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Imbituba a Lauro Müller	118,096	—	—	118,096
Ramal da Laguna	111,400	—	—	111,400
	6,936	—	—	6,936
Réde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Porto Alegre á Uruguayana e ramal do Paredão	2.172,061	—	—	2.172,061
Neustadt á Tapuára	763,347	—	—	763,347
Montenegro a Caxias	53,002	—	—	53,002
Couto á Santa Cruz	116,591	—	—	116,591
Cacequy a Bagé	30,311	—	—	30,311
Saycan á Sant'Anna do Livramento	207,596	—	—	207,596
Rio Grande a Bagé	158,564	—	—	158,564
Santa Maria a Passo Fundo	302,440	—	—	302,440
Passo Fundo ao Uruguay	355,435	—	—	355,435
	179,775	—	—	179,775
Bagé a S. Borja				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
	—	123,870	—	123,870
Proecste do Brasil				
BITOLA DE 1 ^m ,00:				
Itapura a Corumbá	498,740	467,046	—	965,786
Goyaz				
BITOLA DE 1 ^m ,00.				
Formiga a Goyaz e ramal de Uberaba	225,807	333,095	991,333	1.551,135
Araguary a Catalão	(b) 173,484	144,000	556,031	873,535
Catalão a Goyaz	52,323	63,095	—	116,318
	—	126,000	435,232	561,232
de Sul-Mineira				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Tronco. Cruzeiro a Monte Bello	1.082,240	181,340	229,974	1.493,554
» Guaxupé á Santa Rita de Cassia (c)	360,435	—	—	360,435
» Monte Bello a Guaxupé (c)	31,000	66,640	51,514	152,154
Ramal de Campanha. Freitas á Campanha	—	74,700	—	74,700
	85,970	—	—	85,970

(a) Faz parte da réde Paraná-Santa Catharina. (b) De Formiga ao Alto da Serra do Urubá. (c) Linhas a cargo da Companhia Mogyaana de Estradas de Ferro e Navegação.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Ramal de Alfenas. Gaspar Lopes a Alfenas	7.578	—	—	7.578
» » Passos. Guaxupé ao Rio Grande (a)	—	—	125,968	125,968
» » Lavras. Tres Corações a Lavras	—	40,000	52,492	92,492
» » Barra. Soledade a Passa Tres (b)	324,728	—	—	324,728
» » Sapucahy ao Rio Eleuterio (b).	269,529	—	—	269,529
Maricá (c)				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Prolongamento de Nilo Peçanha á Iguaba Grande	—	64,186	—	64,186

III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JUROS

Tocantins (l)				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Cametá ao Tocantins.	(e) 45,000	13,000	126,200	184,200
Caxias a Cajazelas				
BITOLA DE 1 ^m ,00	78,000	—	—	78,000
Victoria a Minas				
BITOLA DE 1 ^m ,00	527,755	110,920	242,982	881,657
Victoria á Itabira e Sant'Anna dos Ferros	(f) 443,159	48,000	242,982	734,141
Currallinho á Diamantina	(g) 81,596	62,920	—	144,516
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1 ^m ,00	186,723	—	42,000	228,723
Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	42,000	93,440
Central de Macahé.	42,614	—	—	42,614
Santo Eduardo a Muniz Freire.	92,669	—	—	92,669
S. Paulo-Rio Grande				
BITOLA DE 1 ^m ,00	979,287	471,668	93,000	1.543,955
Itararé ao Uruguay	883,131	—	—	883,131
S. Francisco ao Porto da União	96,156	339,168	—	435,324
Ramal de Paranapanema.	—	102,500	—	102,500
» » Guarapuava	—	—	93,000	93,000
Noroeste do Brazil				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Baurú a Itapura	436,320	—	—	436,320
Mogyana				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Jaguára a Araguay	281,104	—	—	281,104

(a) Linhas a cargo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação. (b) Essas linhas estão sujeitas á clausula reversão ao dominio da União em 31 de dezembro de 1970, em virtude das clausulas IV e LIV do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909. (c) Decreto n. 7.942, de 7 de abril do 1910; decreto n. 8.663, de 12 de abril de 1911. (d) Decreto n. 9.171, de 4 de dezembro de 1911. (e) De Alcobaca a Breu Branco. (f) Victoria á Cachoeira Escura. (g) Currallinho a Riacho das Varas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tráfego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Sorocabana e Itúana				
BITOLA DE 1 ^m ,00	467,943	75,280	—	543,223
Capão Bonito ao Porto Tibiriçá.	217,896	(a) 75,280	—	293,176
Tatuy a Itararé.	250,047	—	—	250,047
Quarahim a Itaquy				
BITOLA DE 1 ^m ,00	175,597	—	—	175,597
Tabapoana a Bom Jesus (b)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	15,600	—	15,600
Prolongamento da Funilense (c)				
BITOLA DE 1 ^m ,00				
Carlos Botelho a Engenheiro Coolho	35,000	9,000	—	44,000
Logy das Cruzes á Fazenda do Rio Claro (d)				
BITOLA DE 1 ^m ,00	—	19,500	—	19,500

IV — CONCEDIDAS PELA UNIÃO SEM GARANTIA DE JUROS

Great Western				
BITOLA DE 1 ^m ,00.	193,750	—	—	193,750
Recife ao Limosiro o Timbaúba	141,055	—	—	141,055
Ribeirão a Barreiros (e)	55,695	—	—	55,695
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1 ^m ,00	989,713	91,213	—	1.080,926
Porto Novo á Saude	369,768	—	—	369,768
Ramal de Leopoldina.	12,456	—	—	12,456
» do Sumidouro.	91,931	—	—	91,931
Arangola :				
Campos a Porciuncula.	169,079	—	—	169,079
Murundú a Santo Eduardo.	20,627	—	—	20,627
Itaperuna a Poço Fundo.	33,536	—	—	33,536
Arrote :				
Praia Formosa ao Entroncamento	48,966	5,593	—	54,559
Araruama do Espirito Santo :				
Muniz Freire á Mathilde.	80,500	—	—	80,500
Mathilde á Victoria	79,268	—	—	79,268
Araruama das Ravellas :				
Cachoeiro á Espera Feliz	62,070	85,620	—	147,690
Ramal de Mattosinhos a Castello	21,532	—	—	21,532

(a) Salto Grande até a garganta do Hyppolito. (b) Goza da subvenção de 15:000\$ por kilometro; decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910. (c) Goza de subvenção de 15:000\$ por kilometro. (d) Decreto n. 9.435, de 13 de março de 1912. (e) Decreto 228, de 20 de dezembro de 1911.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção.	Com estudos aprovados	Total.
Coreovado (a)				
BITOLA DE 1 ^m ,00.	3,840	—	—	3,8
Capital Federal a Petropolis (b)				
BITOLA DE 1 ^m ,00.	—	—	57,000	57,0
Bananal				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Saudade a Bananal.	28,000	—	—	28,0
Rezende à Bocaina				
BITOLA DE 1 ^m ,00.	38,810	—	—	38,8
Paulista				
BITOLA DE 1 ^m ,00.	308,616	40,000	—	348,6
Rio Claro à Araraquara.	127,486	—	—	127,4
Ramal de Jahú.	142,952	—	—	142,9
Baurú a Pederneiras.	38,178	—	—	38,1
Rio Claro a Morro Pellado.	—	40,000	—	40,0
Mogyana				
BITOLA DE 1 ^m ,00	268,362	48,730	152,489	469,5
Ribeirão Preto à Jaguára.	191,475	—	—	191,4
Ramal de Caldas	76,887	—	—	76,8
Igarapava a Uberaba.	—	48,730	—	48,7
Mogy-mirim a Santos e ramal.	—	—	152,489	152,4
Sorocabana e Itúana				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Prolongamento para Santos	—	—	183,000	183,0
S. Paulo Railway				
BITOLA DE 1 ^m ,60 :				
Santos a Jundiaby.	139,466	—	—	139,4
Minas de S. Jeronymo				
BITOLA DE 1 ^m ,00.	45,440	—	375,000	390,

V — ESTRADAS DE FERRO CONCEDIDAS PELOS ESTADOS

Estado do Pará

Bragança	306,288	—	—	306,2
BITOLA DE 1 ^m ,00.	306,288	—	—	306,2
Belém à Bragança	233,173	—	—	233,1
Ramaes de Pinheiro e outros.	32,515	—	—	32,5

(a) Esta linha é de sistema especial e trafegada por locomotivas electricas. (b) Tramway electrico.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
BITOLA DE 0,60:				
Ramaes de Benjamin Constant e Prata	40,600	—	—	40,600
Estado de Pernambuco	38,156	—	—	38,156
BITOLA DE 1,20:				
Recife a Caxangá	25,430	—	—	25,430
BITOLA DE 1,40				
Recife á Olinda e Beberibe.	12,726	—	—	12,726
Estado da Bahia	374,484	73,200	—	447,684
BITOLA DE 1,00				
Nazaroth a Jequié	158,929	36,000	—	194,929
Ramal de Amargosa	26,735	—	—	26,735
Santo Amaro e ramaes.	78,000	14,000	—	92,000
Centro-Oeste da Bahia.	52,120	—	—	52,120
Ilhéos á Conquista (a)	58,700	23,200	—	81,900
Estado do Rio de Janeiro	1.102,206	—	—	1.102,206
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1,00				
Nictheroy a Macuco.	178,823	—	—	178,823
Ramal de Macahé	146,387	—	—	146,387
Ramal de Cantagallo	77,645	—	—	77,645
Imbetiba a Miracema.	240,948	—	—	240,948
Araruama a Triumpho.	40,075	—	—	40,075
Ramal de Magdalena.	27,225	—	—	27,225
Campos a Santo Amaro.	38,378	—	—	38,378
CAMPISTA :				
Entroncamento á Atafona	38,762	—	—	38,762
Martins Lage a Colomins.	13,562	—	—	13,562
IRÃO-PARA' :				
Mauá a S. José do Rio Preto	91,809	—	—	91,809
Areal a Entre Rios	25,743	—	—	25,743
Entre Rios á Ponte do Parahybuna	13,481	—	—	13,481
Maricá				
BITOLA DE 1,00 :				
Porto das Neves a Nilo Peçanha	65,900	—	—	65,900

(a) Até Itabuna.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em traço	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Therezopolis				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Piedade á Therezopolis	33,520	—	—	33,520
Agrícola de Quissamã				
BITOLA DE 1 ^m ,00	34,000	—	—	34,000
Usina Barcellos a S. Bento				
BITOLA DE 1 ^m ,00	22,730	—	—	22,730
Usina das Dôres a S. Sebastião				
BITOLA DE 1 ^m ,00	11,000	—	—	11,000
Ramal do Perto da Madama				
BITOLA DE 1 ^m ,00	2,218	—	—	2,218
Estado de Minas Geraes				
	654,239	168,194	86,000	908,433
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1 ^m ,00	550,018	143,314	86,000	782,332
Ramal de Pirapetinga	31,150	—	—	31,150
Ponte Nova ao Manhuassú	(a) 30,000	60,930	86,000	176,930
Recreio a Manhuassú	(b) 187,765	85,384	—	273,149
Cysneiros a Paraokena	17,708	—	—	17,708
Entroncamento a S. Paulo	17,712	—	—	17,712
Patrocínio a Poço Fundo	1,857	—	—	1,857
Cataguazes a Mirahy	35,350	—	—	35,350
Sereno a João Pinheiro	12,780	—	—	12,780
Travessão á Ligação	156,032	—	—	156,032
Guarany á Pomba	27,297	—	—	27,297
Furtado de Campos a Rio Novo	6,964	—	—	6,964
Sub-Ramal de Mar de Hespanha	25,403	—	—	25,403
Juiz de Fôra ao Rio Novo				
BITOLA DE 1 ^m ,00	58,101	—	—	58,101
Paraopeba				
BITOLA DE 1 ^m ,00 (c)	12,000	—	—	12,000
Estradas de Ferro Federaes				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Ramal de S. José do Paraíso	(d) 34,120	21,880	—	56,000

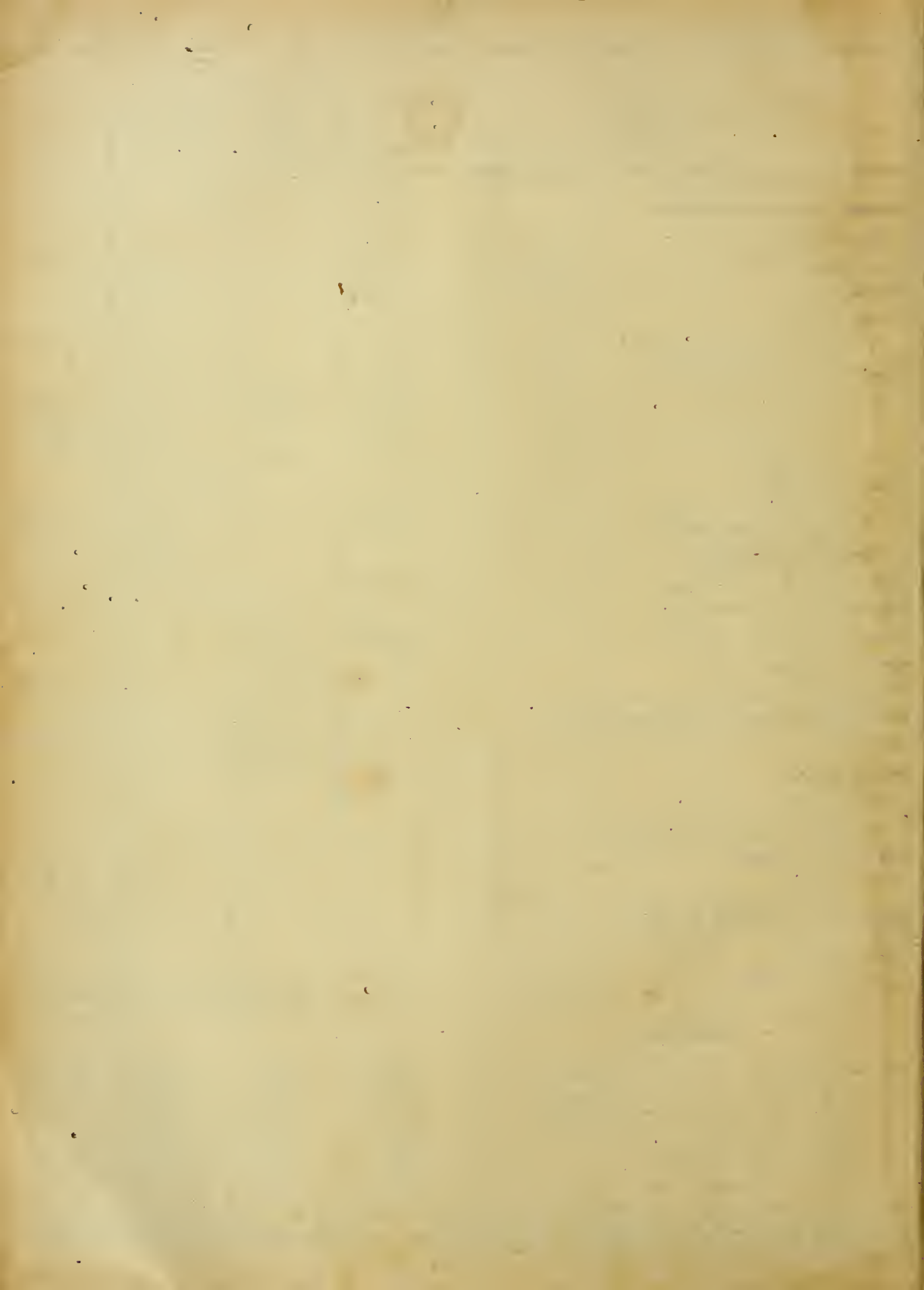
(a) De Ponte Nova a Bandeiras. (b) Recreio á Espera Feliz. (c) Ramal de Congonhas. (d) Piranguinhos a Cruz-Vera.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Estado de S. Paulo	3.603,119	528,100	8,260	4.139,479
Paulista	842,260	8,000	—	850,260
BITOLA DE 1 ^m ,60	279,570	—	—	279,570
Jundiaby a Descalvado	223,773	—	—	223,773
Ramal do Rio Claro	16,875	—	—	16,875
» de Santa Veridiana	38,922	—	—	38,922
BITOLA DE 1 ^m ,00	521,822	—	—	521,822
Araraquára a Barretos	205,468	—	—	205,468
Ramal de Agudos	120,552	—	—	120,552
» » Mogy-Guassú	92,711	—	—	92,711
» » Agua Vermelha	62,976	—	—	62,976
» » Ribeirão Bonito	40,115	—	—	40,115
BITOLA DE 0 ^m ,60	40,868	8,000	—	48,868
Ramal de Santa Rita	27,028	8,000	—	35,028
» » Descalvado	13,840	—	—	13,840
Mogyana	1.012,589	70,000	8,260	1.090,849
BITOLA DE 1 ^m ,00	934,589	70,000	—	1.004,589
Campinas a Ribeirão Preto	317,340	—	—	317,340
Ramal de Amparo	48,220	—	—	48,220
» » Socorro	31,458	—	—	31,458
» » Itapira (Mogy-Mirim a Sapucahy)	50,000	—	—	50,000
» » Pinhal (Mogy-Guassú a E. Santo do Pinhal)	37,000	—	—	37,000
» » Vargem Grande (Lagôa á Vargem Grande)	20,000	—	—	20,000
» » Mocóca (Casa Branca a Canôas)	71,930	—	—	71,930
» » Guaxupé (a)	44,330	—	—	44,330
» » Santos Dumont (Santos Dumont a Cajurú)	55,000	—	—	55,000
» » Sertãozinho	33,367	—	—	33,367
» » Santa Rita do Paraíso	156,335	—	—	156,335
S. Simão a Jatahy	22,600	—	—	22,600
Jatahy a Pirajú	47,000	70,000	—	117,000
BITOLA DE 0 ^m ,60	78,000	—	8,260	86,260
Ramal de Serra Negra	41,000	—	—	41,000
» » Cravinhos	21,000	—	8,260	29,260
Sub-ramal de Jandaia	16,000	—	—	16,000

(a) Inclusive o trecho mineiro

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Sorocabana e Itúana				
BITOLA DE 1 ^m ,00	842,968	32,000	—	874,968
S. Paulo a Baurú	438,439	—	—	438,439
Ramal de Tatuhy	21,624	—	—	21,624
» » Tieté	8,069	—	—	8,069
» » Pirajú	25,572	—	—	25,572
» » Porto Martins e Araquá	36,960	—	—	36,960
Mayrink a S. Pedro	227,006	—	—	227,006
Ramal de Jundiáhy	43,100	—	—	43,100
» » João Alfredo	17,428	—	—	17,428
» » Rio Pardo	24,770	—	—	24,770
Itaicy a Campinas	—	32,000	—	32,000
S. Paulo Railway				
BITOLA DE 1 ^m ,00	76,548	22,000	—	98,548
Campo Limpo ás divisas de Minas	76,548	—	—	76,548
Ramal de Piracaia	—	22,000	—	22,000
S. Paulo a Goyaz				
BITOLA DE 1 ^m ,00:				
Bebedouro á Cachoeira dos Maribondos	30,642	39,000	—	69,642
S. Paulo e Minas				
BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
Bento Quirino ás raías de Minas	(a) 126,000	11,000	—	137,000
Itatibense				
BITOLA DE 1 ^m ,00 :				
Louveira a Itatiba	20,097	—	—	20,097
Araraquára				
BITOLA DE 1 ^m ,00.	245,136	47,000	—	292,136
Araraquára a S. José do Rio Preto	228,136	—	—	228,136
Santa Josepha a Ibitinga	(b) 17,000	47,000	—	64,000
Dourado				
BITOLA DE 1 ^m ,00	225,000	28,500	—	253,500
Bocaina-Bariry a Ayrosa Galvão	19,000	23,000	—	42,000
Ribeirão Bonito a Bariry	82,000	—	—	82,000
Tabatinga a Novo Horizonte	—	5,500	—	5,500
BITOLA DE 0 ^m ,60 :				
Ribeirão Bonito a Ibitinga	124,000	—	—	124,000

(a) Sendo 106 kilometros até Morro da Mesa, Estado de S. Paulo, e mais 20 kilometros no Estado de Minas. b) Santa Josepha a Cambuhy.



QUADRO N. 1

Extensão e capital garantido

Na discriminação que se segue, relativa ao estado da viação ferrea, excluidas as linhas concedidas pelos Estados, estão incluídos os tramways electricos de concessão federal.

A comparação da extensão das linhas em trafego em 1914, com o anno anterior, mostra um accrescimento de 789,362 kilometros.

Em 31 de dezembro de 1911 achavam-se:

Em trafego :

Estradas da União	10.782,390 kilometros	
» concedidas pela União	5.232,599	»
Total	16.014,989	»

Em construcção :

Estradas da União	3.721,834	»
» concedidas pela União	995,986	»
Total	4.717,820	»

Com estudos approvados :

Estradas da União	1.435,359	»
» concedidas pela União	1.226,633	»
Total	2.661,992	»

Em estudos ou estudadas :

Estradas da União	8.457,865	»
» concedidas pela União	1.618,137	»
Total	10.076,002	»

Resumo geral

Extensão das linhas em trafego	16.014,989 kilometros	
» » » » construcção	4.717,820	»
» » » com estudos approvados	2.661,992	»
» » » em estudos ou estudadas	10.076,002	»
Total geral	33.470,803	»

O capital total garantido pelo Governo da União, em ouro e em papel, attingia a importante somma de 171.235:781\$158, em 31 de dezembro de 1911.

Sobre este capital paga a União o juro de 6 %; sendo em moeda esterlina o correspondente ao capital 141.014:100\$744; e em moeda nacional o correspondente ao capital 30.221:680\$414.

QUADRO N. 2

Garantia de Juros, responsabilidade do Governo da União em 1911

O onus effectivo que coube ao Governo, pela garantia de juros concedida ás estradas de ferro, em 1911, foi o seguinte :

Em ouro	£ 949.592 — 6 — 2
» papel	Rs. 1.122:763\$836

Comparativamente ao anno anterior, esse onus diminuiu de 330:408\$, em relação ás estradas que recebem a garantia de juros em moeda nacional.

Para esse resultado contribuiu principalmente a Estrada de Ferrô Sorocabana, que tem apresentado grandes saldos, o que tem reduzido consideravelmente os encargos da União.

Computando a parte paga em ouro ao cambio de 16 d. por mil réis, o onus total na especie é avaliado em 15.366:648\$336, no exercicio encerrado em 31 de dezembro de 1911.

QUADRO N. 3

Custo e capital das companhias concessionarias

Os documentos necessarios á organização deste quadro são falhos ou incompletos e, portanto, não permitem determinar com precisão o custo das linhas de propriedade das companhias, muitas das quaes foram adquiridas.

A rêde da «Companhia Great Western» compõe-se em parte de linhas do Governo e das quaes é arrendataria e de outras linhas de sua propriedade e de propriedade da União, mas nas quaes a Companhia despendeu avultados capitães para a conclusão de sua construcção e prolongamentos, tudo de accôrdo com os seus contractos.

A discriminação das despesas feitas pela Companhia e pela União, por exemplo, com as linhas de Timbaúba ao Pilar, e ramal de Campina Grande, é impossivel com os dados que se encontram nos documentos officiaes. O resultado, portanto, que figura no quadro não pôde ser apurado rigorosamente e só deve ser utilizado como uma approximação da realidade.

Esta observação se applica ás linhas das demais Companhias figurantes neste quadro.

QUADRO N. 4

Despesa de fiscalização e auxilios prestados ás Companhias

O onus do pagamento da fiscalização das diversas linhas da União arrendadas ás Companhias, assim como das linhas por ella concedidas, que a principio era um encargo do Governo, passou para as Companhias, em virtude de seus contractos. Por essa circumstância o total despendido com a fiscalização, pelo Governo da União, até 31 de dezembro de 1911, conservou-se o mesmo que o do anno precedente.

Quanto ao auxilio prestado ás Companhias pelo Governo em virtude da concessão de garantia de juros, o total despendido até 31 de dezembro de 1911, era de 298.943:621\$033.

Nos relatorios anteriores foi sufficientemente explicada a organização deste quadro, razão pela qual se torna aqui desnecessario maior desenvolvimento.

QUADRO N. 5

Condições technicas

I. Linhas da União :

	Extensão em kilometros	Raio minimo em metros	Declividade maxima em metros
Bitola de 1 ^m ,60	1.088,857	181,03	0,0125
» » 1 ^m ,067	316,660	120,00	0,033
» » 1 ^m ,00	8.673,873	80,16	0,032
» » 0 ^m ,76	703,000	74,96	0,020
Total	10.782,390		

II. Linhas concedidas pela União :

	Extensão em kilometros	Raio minimo em metros	Declividade maxima em metros
Bitola de 1 ^m ,60	139,466	241,00	0,025
» » 1 ^m ,00	5.093,133	80,00	0,030
Total	5.232,599		

QUADROS NS. 6 E 6 A

Via permanente, obras d'arte, edificios e dependencias

I. Estradas da União :

Não forneceram dados relativos a estes quadros as estradas de ferro Central do Brazil e Rio do Ouro. Este resumo, se resente, portanto, dessa omissão.

Linhas principaes com trilhos de aço	8.002,840 kilometros	
» » » » » ferro	490,991	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço	357,249	»
» » » » » ferro	52,089	»
Apparelhos telegraphicos	740	
Postes	128.355	
Izoladores	250.316	
Linhas telegraphicas	13.770,949	»
Apparelhos telephonicos	264	

II. Estradas concedidas pela União :

Linhas principaes com trilhos de aço	5.145,509 kilometros	
» » » » » ferro	22,036	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço	326,552	»
» » » » » ferro	1,000	»
Apparelhos telegraphicos	1.025	
Postes	70.211	
Izoladores	153.620	
Linhas telegraphicas	17.144,602	»
Apparelhos telephonicos	279	

QUADRO N. 7

Estações, situação, altitude e data da inauguração

Durante o anno de 1911 foram entregues ao trafego os seguintes trechos :

I. Estradas administradas pela União :

Central do Brazil :

	Kilometros		
Itaguahy a Itacurussá	15,837	inaugurado em	1 de fevereiro
Ramal fluvial de Piraçora	1,581	»	» 2 » maio
Rancho Novo á Santa Barbara.	39,423	»	» 28 » julho

Oeste de Minas :

Divinopolis a Bello Horizonte	155,816	»	» 1 » julho
---	---------	---	-------------

Cruz Alta ao Ijuhy :

Fachinal a Ijuhy	23,000	»	» 19 » outubro
----------------------------	--------	---	----------------

II. Linhas da União arrendadas :

Prolongamento da Sobral :

Nova Russas a Pinheiros.	28,003	»	» 31 » dezembro
----------------------------------	--------	---	-----------------

Central do Rio Grande do Norte :

Baixa Verde á Parada Cardoso.	17,300	»	» 4 » setembro
---------------------------------------	--------	---	----------------

Great Western :

Prolongamento de Pesqueira a Flores :

Ipanema a Mimoso	9,980	»	» 19 » maio
Mimoso ao kilometro 30	7,220	»	» 27 » dezembro

Prolongamento de Viçosa a Palmeira

dos Índios :

Viçosa a Annel	9,408	»	» 29 » dezembro
--------------------------	-------	---	-----------------

Rêde Sul Mineira :

Fazendinha a Carvalhos.	67,175	»	» 12 » outubro
---------------------------------	--------	---	----------------

III. Estradas concedidas pela União :

Victoria a Minas :

Baguary a Pedra Corrida	24,213	»	» 1 » julho
Pedra Corrida a Nack	24,150	»	» 28 » dezembro
Santo Hypolito a Rodeador	26,000	»	» 12 » outubro

Goyas :

Linha de Formiga a Goyaz :

Bambuhy a Perdição.	24,121	»	» 15 » junho
Perdição a Tigre	16,254	»	» 15 » setembro

Linha de Araguay a Catalão :

Araguary a Engenheiro Béthout	53,000	»	» 28 » setembro
---	--------	---	-----------------

Prolongamento da Funilense :

Arthur Nogueira a Guaiquica	14,000	»	» 1 » novembro
---------------------------------------	--------	---	----------------

Resumo

	Kilometros
Linhas administradas pela União	235,657
» da União arrendadas.	279,086
» concedidas pela União	175,738
Total	690,481

QUADROS NS. 8 e 8 A

Material rodante effectivo, em 31 de dezembro de 1911

I. Estradas da União :

Locomotivas	1.126
Carros de passageiros, especiaes.	130
» » » de 1ª classe.	496
» » » » 2ª »	481
» » » mixtos.	426
Total	1.233
Vagões para correio e bagagem.	252
» » animaes	1.152
» » mercadorias, fechados.	4.765
» » » abertos	2.821
» » inflammaveis.	74
» plataformas.	856
» diversos.	382
» de lastro	621
Total	10.923

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas	308
Carros de passageiros, especiaes.	28
» » » de 1ª classe.	106
» » » » 2ª »	121
» » » mixtos.	63
Total	348
Vagões para correio e bagagem	98
» » animaes	356
» » mercadorias, fechados.	2.041
» » » abertos	2.819
» » inflammaveis.	6
» plataforma	468
» diversos.	129
» de lastro	216
Total	6.133

NOTA — Não está incluído o material da Leopoldina e ramal, Norte e Jaguára a Araguay.

QUADRO N. 9

Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1911

Em 31 de dezembro de 1911 era de 406 o numero total de locomotivas existentes na Central do Brazil, sendo : 295 da bitola de 1^m,60, 106 da bitola de 1^m,00 e 5 da bitola de 1^m,10.

O quadro, porém, só menciona as especificações relativas a 368 locomotivas, por falta de dados sobre as restantes.

A mesma observação occorre em relação a outras estradas, o que contribue para tornar defeituosa a concordancia deste quadro com os quadros 8 e 10.

QUADRO N. 10

Procedencia do material rodante

I. Estradas da União :

Locomotivas :

De procedencia	americana	663	
»	»	inglesa	184
»	»	franceza ou suissa	49
»	»	belga ou outra	138
	Total	<u>1.004</u>	

Carros de passageiros :

De procedencia	americana	227	
»	»	inglesa	301
»	»	franceza ou suissa	44
»	»	belga ou outra	158
»	»	nacional	36
	Total	<u>766</u>	

Vagões diversos :

De procedencia	americana	17.817	
»	»	inglesa	2.670
»	»	franceza ou suissa	595
»	»	belga ou outra	2.920
»	»	nacional	321
	Total	<u>8.323</u>	

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas :

De procedencia	americana	155	
»	»	inglesa	127
»	»	franceza ou suissa	4
»	»	belga ou outra	24
	Total	<u>310</u>	

Carros de passageiros :

De procedencia	americana	429	
»	»	inglesa	411
»	»	franceza ou suissa	41
»	»	belga ou outra	22
»	»	nacional	52
	Total	<u>325</u>	

Vagões diversos :

De procedencia	americana	690	
»	»	inglesa	3.661
»	»	franceza	405
»	»	belga ou outra	711
»	»	nacional	743
	Total	<u>5.910</u>	

NOTA — Não forneceram detalhe sobre a procedencia do material rodante as estradas: Central do Brazil, Rio do Ouro, Leopoldina e ramal, Carangola e ramacs, Norte e Jaguára a Araguary.

QUADRO N. 11

Pessoal existente em 31 de dezembro de 1911

I. Estradas da União :

Administração central	1.235
Trafego	9.288
Locomoção	9.389
Via permanente	12.448
Total	32.360

II. Estradas concedidas pela União :

Administração central	676
Trafego	4.522
Locomoção	3.990
Via permanente	6.396
Total	15.584

Total geral

Administração central	1.911 ou 3,98 %
Trafego	13.810 ou 28,81 %
Locomoção	13.379 ou 27,91 %
Via permanente	18.844 ou 39,30 %
	<u>47.944 ou 100,00 %</u>

NOTA — Não forneceram dados relativos ao pessoal as estradas : Madeira-Mamoré, Leopoldina e ramal, Norte, Rezende a Bocaina e Sorocabana.

QUADRO N. 12

Passageiros transportados

I. Estradas da União :

Passageiros de 1ª classe	12.628.020
» » 2ª »	24.479.846
Total	37.107.866

a um kilometro :

Passageiros de 1ª classe	347.600.203
» » 2ª »	531.314.245
Total	878.914.448

onde resulta o percurso medio

De um passageiro de 1ª classe	27,5 kilometros
» » » » 2ª »	21,7 »
» » » das duas classes.	23,7 »

II. Estradas concedidas pela União:

Passageiros de 1ª classe.	2.200.401,3
» » 2ª »	5.388.378,0
Total	7.588.779,3



e a um kilometro :

Passageiros de 1ª classe	92.556.617
» » 2ª »	164.969.065,5
Total	257.525.682,5

donde resulta o percurso medio

De um passageiro de 1ª classe	42,1 kilometros
» » » 2ª »	30,6 »
» » » das duas classes.	33,9 »

NOTA — Neste resumo não estão incluídos dados relativos ás estradas: Central do Rio Grande do Norte, Rio do Ouro, Madeira-Mamoré, Bananal e Rezende á Bocaina, que não os forneceram em detalhe.

QUADRO N. 13

Bagagens, encomendas e animais

Foram transportados em 1911:

I. Estradas da União :

Bagagens e encomendas	162.544,9 toneladas
Idem, a um kilometro.	19.453.658 »
Idem, percurso médio	119,7 kilometros
Animas — cabeça.	860.926
Idem, a um kilometro.	185.585.550
Idem, percurso médio.	215,6 kilometros

II. Concedidas pela União :

Bagagens e encomendas.	69.484,2 toneladas
Idem, a um kilometro.	4.681.710,9 »
Idem, percurso médio	67,4 kilometros
Animas — cabeça.	457.414
Idem, a um kilometro.	47.545.218
Idem, percurso médio	103,9 kilometros

NOTA — Não estão incluídos dados relativos ás estradas: Madeira-Mamoré, Rio do Ouro, Rezende á Bocaina e Bananal, que não os forneceram.

QUADRO N. 14

Detalhe do movimento de passageiros e animais

I — Estradas da União:

Passageiros transportados a qualquer distancia, pagando. . .	36.473.328
» » por conta dos Governos Federal e Estaduaes	195.451
Passageiros transportados gratis, em serviço de colonização e outros.	480.253
Total.	37.149.032
Passageiros-kilometro, pagando	815.362.802
» » por conta dos Governos Federal e Estaduaes.	32.513.440
Passageiros-kilometro, gratis, em serviço de colonização e outros.	32.073.183
Total.	879.949.425

Animaes transportados a qualquer distancia, pagando	857.238
» » por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	3.079
» » gratis, em serviço de colonização e outros.	692
Total	861.009
Animaes-kilometro, pagando	184.897.091
» » por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	468.057
» » gratis, em serviço de colonização e outros.	211.954
Total	185.577.402
II — Estradas concedidas pela União:	
Passageiros transportados a qualquer distancia, pagando.	7.473.743
» » por conta dos Governos Federal e Estadoaes	58.080
Passageiros transportados gratis, em serviço de colonização e outros.	87.449
Total	7.618.942
Passageiros-kilometro, pagando	247.443.184
» » por conta dos Governos Federal e Estadoaes	4.142.160
Passageiros-kilometro, gratis, em serviço de colonização e outros.	6.690.039
Total	258.275.383
Animaes transportados a qualquer distancia, pagando.	456.127
» » por conta dos Governos Federal e Estadoaes	1.313
» » gratis, em serviço de colonização e outros. »	196
Total	457.636
Animaes-kilometro, pagando	57.382.933
» » por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	105.789
» » gratis, em serviço de colonização e outros.	59.473
Total	57.548.195

NOTA — Não estão incluídos os dados relativos as estradas: Rio do Ouro, Rezende á Bocaina e Bananal, que não os forneceram.

QUADRO N. 15

Mercadorias transportadas

I — Estradas da União :

Café	93.969,6 toneladas
Madeiras	46.918,0 »
Matte	58.121,7 »
Assucar	240.431,2 »
Tecidos do paiz.	36.639,7 »
Algodão	54.551,6 »
Fumo	29.071,4 »
Cereaes	211.116,9 »
Aguardente	33.253,2 »
Xarque	48.210,4 »
Couros	27.485,8 »
Sal.	128.288,1 »
Diversos	2.582.882,1 »
Total	3.890.941,7 »

Numero de toneladas-kilometro.	650.904.148
Percurso médio.	167,5 kilometros

II. Estradas concedidas pela União :

Café	928.325,7 toneladas
Madeiras	43.037,6 »
Matte	10.102,0 »
Assucar	103.150,2 »
Tecidos do paiz.	3.430,9 »
Algodão	31.708,9 »
Fumo	1.749,4 »
Cereaes	198.521,6 »
Aguardente	13.301,3 »
Xarque	10.484,2 »
Couros.	3.405,9 »
Sal.	89.148,8 »
Diversos	2.788.120,0 »
Total.	<u>4.228.486,5</u> »

Numero de toneladas-kilometro.	395.807.263
Percurso médio.	93,6 kilometros

NOTA — Não forneceram detalhes sobre as mercadorias transportadas as estradas: Rio do Ouro, Central do Rio Grande do Norte, Madeira-Mamoré, Curalinho á Diamantina, Alcobaca á Praia da Rainha, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 16

Detalhe do movimento de bagagens, encomendas e mercadorias

I. Estradas da União :

Bagagens e encomendas transportadas a qualquer distancia, pagando.	144.811,0 toneladas
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	5.689,6 »
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	12.127,3 »
Total.	<u>162.627,9</u> »
Bagagens e encomendas a um kilometro, pagando.	16.201.062
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	1.490.657
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	1.761.829
Total.	<u>19.453.548</u>
Mercadorias transportadas a qualquer distancia, pagando.	3.437.684,4 toneladas
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	50.559,7 »
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	402.687,6 »
Total.	<u>3.890.931,7</u> »
Mercadorias transportadas a um kilometro, pagando.	570.202.345
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	10.331.643
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	70.370.160
Total.	<u>650.904.148</u>

II. Estradas concedidas pela União :

Bagagens e encommendas transportadas a qualquer distancia, pagando	66.356,4 toneladas
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	776,5 »
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	2.736,5 »
Total	<u>69.869,4 »</u>

Bagagens e encommendas transportadas a um kilometro, pagando	4.450.597
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	65.058
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	220.930
Total	<u>4.736.585</u>

Mercadorias transportadas a qualquer distancia, pagando.	4.188.500,4 toneladas
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	1.827,3 »
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	46.212,4 »
Total	<u>4.236.540,1 »</u>

Mercadorias transportadas a um kilometro, pagando.	388.998.161
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	131.003
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	7.217.631
Total	<u>396.346.797</u>

NOTA — Não estão incluídos os dados relativos ás estradas: Rio do Ouro, Madeira-Mamoré, Ba-nanal e Rezende á Bocaina.

QUADRO N. 17

Percurso dos trens e das locomotivas

I. Estradas da União :

Percurso dos trens de passageiros	8.773.070 kilometros
» » » mixtos	6.690.168 »
» » » de carga	7.474.165 »
» » » de lastro e outros	1.148.562 »
Total	<u>24.085.965 »</u>

Percurso das locomotivas em serviço do trafego	25.982.144 kilometros
» » » » de lastro e outros	2.680.315 »

II. Estradas concedidas pela União :

Percurso dos trens de passageiros	3.238.726 kilometros
» » » mixtos	2.458.765 »
» » » de carga	4.945.621 »
» » » de lastro e outros.	1.444.105 »
Total	<u>12.087.217 »</u>

Percurso das locomotivas em serviço do trafego.	13.462.841 »
» » » » de lastro e outros	1.802.646 »

NOTA — Não estão incluídos os percursos dos trens e das locomotivas das estradas: Rio do Ouro e Resende á Bocaina, o dos trens da Madeira-Mamoré e os dos trens de lastro da Central do Brazil.

QUADRO N. 18

Percurso dos vehiculos

I. Estradas da União :

Percurso dos carros de passageiros	89.831.026	kilometros
» » vagões de mercadorias	156.174.692	»
» » » de bagagens e encomendas	32.694.039	»
» » » de animais	30.052.042	»
» total dos vehiculos em serviço do trafego	308.751.799	»
» » » » » do lastro e outros	7.891.496	»
Total	316.642.995	»

II. Estradas concedidas pela União :

Percurso dos carros de passageiros	28.495.919	kilometros
» » vagões de mercadorias	117.907.461	»
» » » de bagagens e encomendas	4.912.099	»
» » » de animais	5.437.971	»
» total dos vehiculos em serviço do trafego	156.753.450	»
» » » » » do lastro e outros	3.123.602	»
Total	159.877.052	»

Não está incluído o percurso dos vehiculos das estradas: Rio do Ouro, Madeira Mamoré, Resende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 19

Detalhe do percurso dos vehiculos

I. Estradas da União :

Percurso dos carros de passageiros de 1ª classe	79.434.260	kilometros
» » » » » 2ª »	8.450.366	»
» » » » » mixtos	1.946.400	»
» » vagões de mercadorias	156.174.692	»
» » » » bagagens e encomendas	32.694.039	»
» » » » animais	30.052.042	»
» total dos vehiculos em serviço do trafego	308.751.799	»
» » » » » do lastro e outros	7.891.496	»
Total	316.642.995	»
(a) Percurso dos logares offerecidos — 1ª classe	252.645.120	»
» » » » — 2ª »	302.613.557	»
» » » » — mixtos	76.358.012	»
(b) » » » » » total	631.616.719	»
(c) » » das toneladas de capacidade	629.552.040	»

II. Estradas concedidas pela União :

Percurso dos carros de passageiros de 1ª classe.	16.395.024 kilometros
» » » » » 2ª classe.	9.504.784 »
» » » » » mixtos	2.596.447 »
» » wagões de mercadorias	147.907.464 »
» » » » bagagens e encomendas	4.912.099 »
» » » » animais	5.437.974 »
» total dos vehiculos em serviço do trafego	156.753.450 »
» » » » » de lastro e outros	3.123.602 »
total	159.877.052 »
(a) Percurso dos logares offerecidos — 1ª classe	284.634.054 »
» » » » — 2ª »	454.681.082 »
» » » » mixtos	103.153.951 »
(b) » » » » total.	839.471.087 »
(c) » das toneladas de capacidade	1.351.344.290 »

(a) Não está incluído o percurso dos vehiculos das estradas Rio do Ouro, Madeira-Mamoré, Rezende á Bocaina e Bananal.

(b) Não está incluído o percurso dos logares offerecidos pelas estradas Rio do Ouro, Madeira-Mamoré, Rezende á Bocaina, Bananal e Central do Brasil.

(c) Não está incluído o percurso das toneladas de capacidade offerecidas pelas estradas Central do Brazil, Rio do Ouro, Leopoldina e ramal, Norte, Sul do Espirito Santo, Caravellas e ramal, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 20

Receitas totaes

I. Estradas da União :

Passageiros	21.250:065\$466
Bagagens e encomendas	4.887.826\$773
Animaes	4.482:505\$070
Vehiculos	21:758\$650
Mercadorias	46.077:093\$038
Telegrammas	437:349\$407
Armazenagens.	134:502\$917
Diversas e eventuaes.	4.912:064\$481
Receita total do trafego.	73.200:165\$502
» accessoria	142:124\$368
Total	73.342:289\$870

II. Estradas concedidas pela União :

Passageiros.	10.101:338\$754
Bagagens e encomendas	2.326:404\$793
Animaes	975:760\$803
Vehiculos	7:830\$290
Mercadorias	44.717:709\$342
Telegrammas	449:774\$514
Armazenagens.	191:413\$300
Diversas e eventuaes	4.253:820\$746
Receita total do trafego.	59.993:752\$512
» accessoria	150:368\$487
Total	60.144:120\$999

QUADRO N. 21

Receitas médias

I. Estradas da União :

Receita de passageiros, por kilometro	1:806\$211
» » bagagens e encomendas, idem.	160\$461
» » animaes idem	126\$010
» » vehiculos, idem.	1\$849
» » mercadorias, idem.	3:916\$455
» » telegrapho ou telephone, idem	37\$174
» » armazenagem, idem	11\$177
» diversas e eventuaes, idem	162\$321
» do trafego, idem	<u>6:221\$858</u>
» accessoria, idem	12\$080
» total	<u>6:233\$938</u>

II. Estradas concedidas pela União :

Receita de passageiros, por kilometro.	1:796\$432
» » bagagens e encomendas, idem.	413\$677
» » animaes, idem.	173\$330
» » vehiculos, idem.	1\$392
» » mercadorias, idem.	7:952\$643
» » telegrapho ou telephone.	74\$653
» » armazenagem	34\$041
» diversas e eventuaes.	222\$981
» do trafego, idem	<u>10:669\$349</u>
» accessoria, idem	26\$742
» total	<u>10:696\$091</u>

QUADRO N. 22

Despezas totaes

I. Estradas da União :

Administração e direcção geral	6.211:130\$301
Telegrapho	3.262:272\$712
Trafego.	16.804:807\$957
Locomoção	28.109:093\$561
Via-permanente	<u>16.166:470\$106</u>
Despeza de custeio	70.333:474\$637
» accessoria	3.574:460\$401
» total	<u>74.427:935\$038</u>

II. Estradas concedidas pela União .

Administração e direcção geral	2.442:899\$727
Telegrapho.	671:998\$732
Trafego.	9.055:576\$292
Locomoção.	15.640:452\$603
Via-permanente	<u>12.943:905\$016</u>
Despeza de custeio	40.754:742\$379
» accessoria	886:103\$673
Despeza total.	<u>41.640:846\$043</u>

NOTA — Não estão incluídas as despesas das estradas Madeira-Mamoré, Rio do Ouro e Rezende à Bocaina, que não as forneceram em detalhe.

QUADRO N. 23

Despesas médias

I. Estradas da União :

Despesa de administração e direcção geral, por kilometro.	536\$923
» do telegrapho ou telephone, idem	282\$008
» » trafego, idem.	1:452\$697
» da locomoção, idem	2:429\$901
» » via-permanente, idem	1:397\$491
» de custeio, idem	6:099\$020
» accessoria, idem	308\$996
» total, idem.	6:408\$016

II. Estradas concedidas pela União :

Despesa de administração e direcção geral, por kilometro.	437\$465
» do telegrapho ou telephone, idem	120\$344
» » trafego, idem.	1:621\$701
» da locomoção, idem.	2:800\$941
» » via-permanente, idem	2:318\$034
» de custeio, idem	7:298\$485
» accessoria, idem	158\$686
» total, idem	7:457\$171

NOTA — Não estão incluídas as despesas médias relativas ás estradas Madeira-Mamoré, Rio do Ouro e Rezende á Bocaina, que não as forneceram em detalhe.

QUADRO N. 24

Resultado do trafego

I. Estradas da União :

Receita total do trafego (a).	70.870:233\$404
Despesa » de custeio (a).	70.551:136\$218
Saldo (b)	319:097\$186

II. Estradas concedidas pela União :

Receita total do trafego.	59.993:752\$512
Despesa » de custeio.	40.813:510\$980
Saldo	19.180:241\$532

(a) Não estão incluídas a receita e despesa das estradas Rio do Ouro e Madeira-Mamoré.

(b) Este pequeno saldo é devido ao *deficit* da Central do Brazil, que importou em 11.205:739\$714

QUADROS NS. 25 E 26

Principaes dados estatísticos relativos a dois annos consecutivos.

Nestes quadros figuram reunidos dados que se encontram em outros, grupados de modo que facil se torne a sua comparação com os correspondentes do anno precedente.

QUADRO N. 27

Substituição do material da via permanente e do telegrapho

I. Estradas da União :

Trilhos de aço (a)	161,210 kilometros
» » ferro (b).	0,552 »
Chapas de junção	421.428
Parafusos	856.334
Grampos	1.598.225
Tirefonds	759.655
Material não especificado.	276.549 peças
Agulhas.	1.204
Corações	289
Dormentes de madeira.	1.054.939
» » aço.	5.432
Postes	2.772
Fios (c)	62,602 kilometros
Isoladores	5.586
Apparelhos telegraphicos	54
» telephonicos.	42
Lastro de pedra britada	7.903 metros cubicos
» ordinario	335.778 » »

II. Estradas concedidas pela União :

Trilhos de aço	133,259 kilometros
» » ferro	0,743 »
Chapas de junção	76.836
Parafusos	269.014
Grampos	1.054.666
Tirefonds	3.080
Material não especificado	80.714 peças
Agulhas.	175
Corações	402
Dormentes de madeira	651.523
Postes	2.265
Fios	143,277 kilometros
Isoladores	7.894
Apparelhos telegraphicos	4
Lastro de pedra britada	81.667 metros cubicos
» ordinario	338.416 » »

(a) Não estão incluídos 13.588 trilhos de aço empregados pela Central do Brazil.

(b) Não estão incluídos 891 trilhos de ferro empregados pela Central do Brazil.

(c) Não estão incluídos 4.000 kilogrammas de fios empregados pela Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

QUADRO N. 28

Accidentes

No correr do anno foram registrados os seguintes :

I. Estradas da União :

Collisões	45
Descarrilamentos por animaes na linha	13
" " outros motivos	256
Diversos	95

Material rodante avariado :

Locomotivas	116
Vehiculos	97

Accidentes pessoases :

Pessoas feridas	171
" mortas	65

II. Estradas concedidas pela União :

Collisões	1
Descarrilamento por animaes na linha	2
" " outros motivos	93
Diversos	35

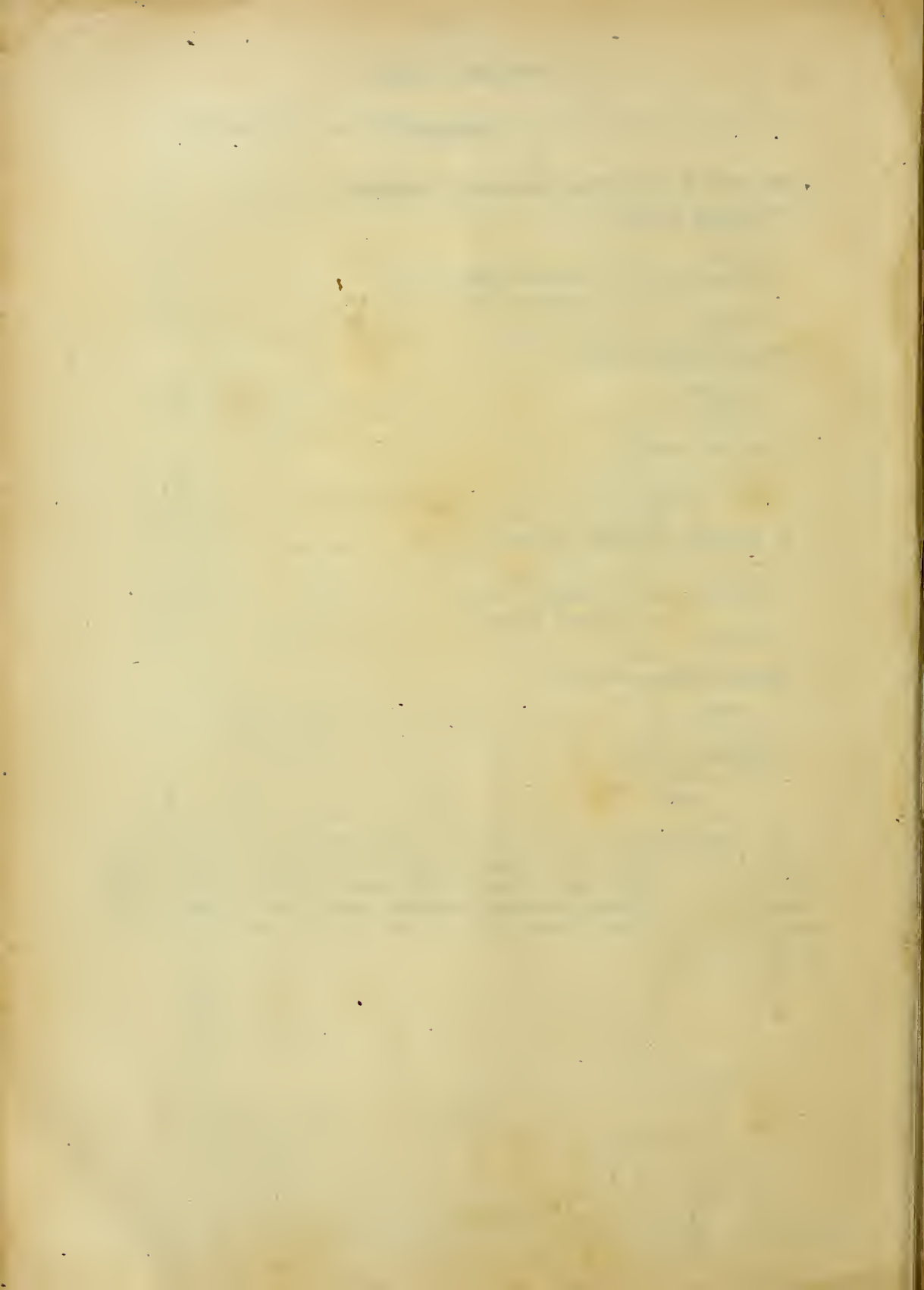
Material rodante avariado :

Locomotivas	7
Vehiculos	36

Accidentes pessoases :

Pessoas feridas	36
" mortas	26

NOTA — Não forneceram a relação de accidentes as seguintes Estradas : Central do Rio Grande do Norte, Natal a Itamataby, Sul de Pernambuco, Ribeirão ao Bonito, Paulo Afonso, Rio do Ouro, Araguay a Catalão, D. Thereza Christina, Madeira-Mamoré, Itapura a Corumbá, Alcobaça á Praia da Rainha, Currealinho á Diamantina, Leopoldina e ramal, Central de Macahé, Norte, Corcovado, Rezende á Bocaina, Bananal, Baurú a Itapura, Rio Claro, Quarahim a Itaquy e linha de S. Francisco.



QUADRO N. 1

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO			
				Em trafego	Em construção		
1	Madeira-Mamoré — Porto Velho a Guajará-Mirim	Matto-Grosso.	Da União	292,000	72,281		
2	Tocantins — Alcobaca á Praia da Rainha.	Pará.	Subvencionada	45,000	13,000		
3	Caxias a Cajazeiras.	Maranhão	"	78,000	—		
4	S. Luiz a Caxias	>	Da União	—	304,490		
5	Caxias a Araguaya.	> e Goyaz	Não subvencionada	—	—		
6	Rêde Ceará-Piahy.	Fortaleza ao Crato.	Ceará	Da União	413,482	32,000	
7		Ramal de Maranguape.	>	>	7,246	—	
8		Baturité..... > da Praia	>	>	2,900	—	
9		> de Icó.	>	>	—	—	
10		> > Macapá.	>	>	—	—	
11		Caucocim á Therezina	Ceará e Piahy	>	304,312	39,924	
12		Ramal de Campo Maior á Amarração.	Piahy.	>	—	—	
13		Ligação da Baturité com a Sobral : Fortaleza-Itapipoca	Ceará	>	—	—	
14		Idem, Giráu-Cratheús	>	>	—	—	
15		Central do Rio Grande do Norte. Natal a Caicó	Rio Grande do Norte	>	400,854	89,891	
16	Rêde Great Western	Natal a Itamatahy	Rio Grande e Parahyba do Norte	>	164,620	—	
17		Conde d'Eu	Cabedello ao Pilar.	Parahyba do Norte	>	74,339	—
18			Entroncamento a Picuhy.	> > >	>	82,573	21,223
19			Molungú a Alagôa Grande.	> > >	>	23,155	—
20		Recife ao Limoeiro e Timbaúba	Recife ao Limoeiro	Pernambuco.	Não subvencionada	82,976	—
21			Ramal de Nazareth.	>	> >	13,069	—
22			Nazareth a Timbaúba	>	> >	45,040	—
23			Timbaúba ao Pilar.	Pernambuco e Parahyba.	Da União	39,230	—
24			Ramal de Campina Grande.	Parahyba do Norte.	>	80,493	—
25		Ligação com a Central de Pernambuco.	Pernambuco.	Não subvencionada	40,200	—	
26	Central de Pernambuco	>	Da União	258,606	11,057		
27	Recife a Palmaras.	>	>	124,739	—		
28	Ligação com a Central de Pernambuco	>	Não subvencionada	6,230	—		
29	Sul de Pernambuco	Palmares a Bom Conselho	>	Da União	146,420	—	
30		Ramal do Glycerio á União.	Pernambuco e Alagôas	>	47,488	—	
31	Central de Alagôas	Jaraguá á União.	Alagôas.	>	87,800	—	
32		Lourenço de Albuquerque á Palmeira dos Indios	>	>	70,403	35,592	
33	Ribeirão a Bonito	Pernambuco.	>	28,657	—		
34	Paulo Affonso	Pernambuco e Alagôas	>	115,853	—		
35	Rêde da Bahia	Bahia ao Joazeiro	Bahia	>	575,440	—	
36		Ramal do Timbó e prolongamento.	Bahia e Sergipe	>	103,891	324,161	
37		Cajueiro ao Sipó.	Bahia	>	—	40,000	
38		S. Felix a Bandeira de Mello.	>	>	254,600	—	
39	Central da Bahia	Ramal da Feira de Sant'Anna.	>	>	45,060	—	
40		> de Olhos d'Agua	>	>	13,400	—	
41		> > S. Gonçalo	>	>	3,600	—	
42	Theophilo Ottoni a Tremedal.	Minas Geraes	>	—	—		
43	Bom Jesus a Tremedal	Bahia e Minas.	>	—	—		

CAPITAL GARANTIDO

EM KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM.
Com estudos aprovados	Em estudos ou estudadas	Total					
—	—	364,281	—	6 0/0	35.407:722\$204	Capital reconhecido até 31 de dezembro de 1911.	1
123,200	—	184,200	5.457:299\$700	6 0/0	—		2
—	—	78,000	2.214:774\$517	—	2.214.774\$517		3
—	70,145	374,635	—	—	8.699:448\$120	Capital reconhecido até 31 de dezembro de 1911.	4
182,720	—	182,720	—	—	—		5
40,100	119,945	605,527	—	—	—		6
—	—	7,246	—	—	—		7
—	—	2,900	—	—	24.699:309\$350		8
—	45,768	45,768	—	—	—		9
—	78,112	78,112	—	—	—		10
119,300	206,636	661,472	—	—	—		11
—	304,468	304,468	—	—	—		12
58,000	76,560	134,560	—	—	10.303:912\$144		13
—	224,000	224,000	—	—	—		14
46,000	50,000	286,745	—	—	8.178:935\$816	Capital reconhecido até 31 de dezembro de 1911.	15
—	—	164,620	—	—	—		16
—	—	74,339	—	—	—		17
30,000	120,651	254,447	—	—	2.059:779\$600	Capital gasto com a construção do prolongamento para Picuhy, até 31 de dezembro de 1911.	18
—	—	23,155	—	—	—		19
—	—	82,976	—	—	—		20
—	—	13,069	—	—	5.000:000\$000	Trechos que gozavam de garantia de juros.	21
—	—	45,040	—	—	1.817.763\$000		22
—	—	39,230	—	—	—		23
—	—	80,198	—	—	—		24
—	—	10,250	—	—	—		25
—	136,712	453,375	—	—	2.021:475\$200	Capital gasto com a construção do prolongamento para Flores, até 31 de dezembro de 1911.	26
—	—	124,739	—	—	11.428:088\$900		27
—	—	6,230	—	—	—		28
—	69,400	215,820	—	—	—		29
—	—	47,488	—	—	22.504:674\$233		30
—	—	87,800	—	—	—		31
—	32,881	138,881	—	—	7.665:146\$300	Capital empregado na linha em trafego e em construção, até 31 de dezembro de 1911.	32
—	33,200	61,857	—	—	—	Incorporada á rédo arrendada, pelo Decreto n. 5.535, do 23 de maio de 1905.	33
—	—	115,853	—	—	6.827:330\$200		34
—	359,438	934,873	—	—	36.392:116\$900		35
11,520	—	433,572	—	—	15.446:425\$956	Capital gasto na linha em trafego e em construção, até 31 de dezembro de 1911.	36
—	73,482	113,482	—	—	1.236:956\$433		37
—	693,000	952,600	—	—	—		38
—	—	45,060	—	—	—		39
—	—	13,400	—	—	13.613:330\$000	Capital empregado na linha em trafego.	40
—	—	3,600	—	—	—		41
—	537,200	537,200	—	—	—		42
—	175,200	175,200	—	—	—		43

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO		
				Em trafego	Em construcção	
44	Victoria a Minas	Victoria a Sant'Anna dos Ferros	Espirito Santo e Minas	Subvencionada. .	423,183	29,976
45		Ramal de Itabira.	Minas Geraes	"	—	38,000
46		Currallioho á Diamantina.	"	"	68,100	79,416
47	Central do Brasil	Bitola larga	Districto Federal, Rio, Minas e S. Paulo.	Da União	965,517	246,000
48		Bitola estreita	Idem.	"	1,008,193	412,000
49	Rio de Ouro		Districto Federal e Rio.	"	126,705	—
50	Oeste de Minas	Ribeirão Vermelho e Bom Jardim	Minas Geraes	"	80,000	117,870
51		" " " Formiga	"	"	143,892	—
52		Barra Mansa a Aogra dos Reis.	Rio de Janeiro.	"	70,790	37,000
53		" " " Cedro	Rio e Minas Geraes.	"	51,950	—
54		Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz .	Minas Geraes	"	155,737	135,000
55		Ramal de Soledade a Pará.	"	"	—	27,615
56		Sitio a Paraopeba e ramaes de Abaeté e Barbacena.	"	"	601,580	50,500
57		Ramal de Aguas Santas	"	"	12,000	—
58		" " " Ribeirão Vermelho	"	"	48,500	—
59		" " " Itapecerica.	"	"	35,000	—
60	" " " Claudio.	"	"	—	26,034	
61	" " " Pitanguy.	"	"	5,000	—	
62	Lorena a Itajubá	S. Paulo e Minas.	"	20,000	—	
63	Rêde Sul Mineira	Cruzeiro a Santa Rita de Cassia e ramal de Passos	" " "	"	360,435	175,310
64		Ramal da Campanha. Freitas a Campanha . .	Minas Geraes.	"	85,970	—
65		" de Alfenas. Gaspar Lopes a Alfenas . .	"	"	7,573	—
66		" da Barra. Soledade a l'assa Tres. . . .	"	(a)	324,728	—
67		" de Sapucahy. Soledade a Sapucahy . . .	"	(a)	269,529	—
68		" de Lavras. Tres Corações a Lavras. . .	"	Não subvencionada	—	—
69	Goyaz e ramaes	Formiga ao kilometro 200.	"	Subvencionada. .	150,563	49,432
70		Do kilometro 200 a Goyaz	Minas e Goyaz	Da União	—	47,568
71		Ramal de Araguay a Catalão.	"	"	52,323	63,995
72		" " S. Pedro a Uberaba.	Minas Geraes	"	—	110,410
73		Porto Novo a Saude	"	Não subvencionada	369,763	—
74		Ramal de Leopoldina.	"	"	12,456	—
75		" " Sumidouro.	Rio de Janeiro e Minas	"	91,931	—
76	Macahé a Glycerio	Rio de Janeiro.	Subvencionada. .	43,512	—	
77	Triumpho a Manoel de Moraes	" " "	"	51,410	—	
78	Campos a Porciuncula	" " "	Não subvencionada	169,079	—	
79	Murundú a S. Eduardo.	"	"	20,627	—	
80	Leopoldina Railway	Itaperuna a Poço Fundo	"	"	33,536	—
81		S. Eduardo a Moniz Freire.	Espirito Santo e Rio.	Subvencionada. .	92,660	—
82		Moniz Freire a Mathilde	Espirito Santo.	Não subveocionada	80,500	—
83		Mathilde a Victoria.	"	"	70,268	—
84		Cachoeiro a Alegre	"	"	49,650	98,00
85		Mattosinhos a Castello.	"	"	21,532	—
86	Praia Formosa a Entroncamento	Districto Federal e Rio	"	43,906	5,5	
87	Capivary a Cabo Frio.	Rio de Janeiro.	"	—	—	

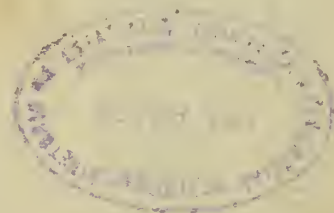
KM KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com estudos aprovados	Em estudos ou estudadas	Total					
115,400	—	563,559	32.870:896\$600	6 o/o	22.254:954\$945	Capital empregado na parte em trafego.	44
127,582	—	165,582					45
—	—	147,516					Idem.
—	2.659,000	3 861,517	—	—	143.373:435\$590	A importancia gasta com as construcções, em 1911, foi de 11.718:418\$023.	47
—	—	1.420,198	—	—	60.667.659\$940		48
—	—	126,705	—	—	3.543:856\$000		49
—	—	197,870	—	—	—		50
—	49,122	193,014	—	—	—		51
—	—	107,790	—	—	—		52
—	—	51,950	—	—	—		53
—	—	290,767	—	—	—		54
—	—	27,615	—	—	—		55
—	—	652,080	—	—	—		56
—	—	12,000	—	—	—		57
—	—	48,500	—	—	—		58
—	—	35,000	—	—	—		59
—	—	26,034	—	—	—		60
—	—	5,000	—	—	—		61
—	64,366	81,566	—	—	—	Sob á administração do Ministerio da Guerra.	62
—	177,482	713,257	—	—	—	A construcção está a cargo da Companhia Mogyana.	63
—	41,400	127,370	—	—	35.424:412\$283	Em estudos: prolongaamento até o rio Sapucahy.	64
—	42,300	49,578	—	—		Idem, idem, até a cidade do Machado.	65
—	—	324,723	—	—	41.954:021\$274	(a) reverterão ao dominio da União em 31 de dezembro de 1970.	66
—	—	269,529	—	—			67
92,492	—	92,492	—	—	—		68
—	—	200,000	7.500:000\$000	6 o/o	6.451:132\$962	Capital empregado na parte em trafego.	69
913,907	—	931,475	—	—	10.256:394\$935	Capital total reconhecido, até 31 de dezembro de 1911.	70
—	—	116,318	—	—			71
162,932	—	273,312	—	—	—		72
—	—	369,768	—	—	—		73
—	—	12,456	—	—	—		74
—	—	91,931	—	—	—		75
—	—	43,512	1.196:805\$897	6 o/o	—		76
—	—	51,440	1.543:200\$000	6 o/o	—		77
—	—	1.9,079	—	—	6.856:153\$600		78
—	—	20,627	—	—			79
—	—	33,533	—	—	—		80
—	—	92,669	2.796:900\$000	—	4.770:061\$337		81
—	—	80,500	—	—	—		82
—	—	79,268	—	—	—		83
—	—	147,670	—	—	—		84
—	—	21,532	—	—	—		85
—	—	51,559	—	—	—		86
54,160	—	54,160	—	—	—		87

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO		
				Em trafego	Em construção	
88	Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá.	Rio de Janeiro.	Da União.	—	64,186	
89	Corcovado	Distrito Federal	Não subvencionada	3,824	—	
90	Capital Federal a Petropolis.	Distrito Federal e Rio	»	—	—	
91	Prolongamento da Ferro-Carril Carioca	Distrito Federal	»	5,000	13,020	
92	Bananal	Rio e S. Paulo	»	28,000	—	
93	Rezende à Bocaina.	» »	»	38,810	—	
94	Prolongamento da Estrada de Ferro Fumilense	S. Paulo.	Subvencionada.	13,000	31,000	
95	Santos a Jundiaby.	»	Não subvencionada	139,463	—	
96	Sorocabana e Ituana {	Capão Bonito ao porto Tibiriçá	»	Subvencionada.	217,896	75,280
97		Tatuy a Itararé.	»	»	250,047	—
98		Prolongamento para Santos.	»	Não subvencionada	—	—
99	Paulista.	Rio Claro a Araraquára.	»	»	127,486	—
100		Ramal de Jahú	»	»	142,952	—
401		Baurú a Pederneiras.	»	»	38,173	—
402		Rio Claro a Monte Pellado	»	»	—	40,000
103	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára.	»	»	191,475	—
104		Ramal de Caldas	S. Paulo e Minas	»	76,887	—
105		Jaguára a Araguay.	» » »	Subvencionada.	281,404	—
106	Mogymirim a Santos	S. Paulo	Não subvencionada	—	—	
107	Igarapava a Uberaba	S. Paulo e Minas	»	—	48,730	
408	Norooeste do Brazil {	Baurú à Itapura	S. Paulo.	Subvencionada.	436,320	—
109		Itapura a Corumbá	S. Paulo e Matto Grosso	Da União	25,944	939,842
110	S. Paulo a Goyaz.	S. Paulo e Goyaz.	Subvencionada.	—	—	
111	Dourado, S. João das Tres Barras a Tieté e Ayrosa Galvão.	S. Paulo.	»	—	—	
112	Rêde Paraná Santa Catharina {	Itararé ao Uruguay e ramaes.	S. Paulo, Paraná e Santa Catharina.	»	893,131	102,500
113		S. Francisco ao Iguassú	Santa Catharina e Paraná.	»	93,456	372,019
114		Paraná.	Paraná	Da União.	416,995	44,983
115		Norte do Paraná	»	»	43,307	—
116		D. Thereza Christina	Santa Catharina	»	118,096	—
117	Santa Catharina	» »	»	69,700	—	
118	Viação do Rio Grande do Sul {	Porto-Alegre a Uruguayana e ramal do Paredão	Rio Grande do Sul	»	758,317	—
119		Neustadt a Taquára	» » »	»	53,002	—
120	Viação do Rio Grande do Sul {	Montenegro a Caxias	» » » »	»	116,591	—
121		Couto a Santa Cruz	» » » »	»	30,311	—
122		Cacequy a Bagé	» » » »	»	207,596	—
123		Saycan a Sant'Anna do Livramento.	» » » »	»	156,307	2,257
124		Rio Grande a Bagé e ramal	» » » »	»	302,440	—
125		Santa Maria a Passo Fundo.	» » » »	»	355,485	—
126	Passo Fundo a Uruguay	» » » »	»	173,893	0,877	

EM KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com estudos aprovados	Em estudos ou estudadas	Total					
—	—	64,186	—	—	1.005:677\$761	Capital empregado até 31 de dezembro de 1911.	88
—	—	3,824	—	—	—	Linha de cremalheira e tracção electrica.	89
57,000	—	57,000	—	—	—	Tramway electrico.	90
—	—	18,020	—	—	—	Idem.	91
—	—	28,000	—	—	810:000\$000		92
—	—	38,810	—	—	—		93
—	—	44,000	15:000\$ por kil.	—	—		94
—	—	139,468	—	—	59.900:439\$260	Capital computado ao par.	95
—	319,510	612,716	6.540:000\$000	6 %	13.712:0 \$365	Com estudos e construcção do prolongamento despendeu-se 1.258:33\$829.	96
—	—	250,017	7.500:000\$000	6 %	13.461:237\$224		97
182,000	—	183,000	—	—	—		98
—	—	127,486	—	—	16.091:108\$000	}Capital reconhecido pelo Governo da União e calculado ao par (L 1.810.249-13-2).	99
—	—	142,952	—	—			100
—	—	38,178	—	—	—		101
—	—	40,000	—	—	—		102
—	—	191,475	—	—	6.453 857\$750		103
—	—	76,887	—	—		104	
—	—	281,104	8.430:00 \$000	6 %	8.430:000\$000		105
152,489	—	152,489	—	—	776:974\$022		106
—	—	43,730	—	—	131:90\$391		107
—	—	436,320	13.234:000\$000	6 %	15.856:120\$634		108
—	—	965,786	—	—	28.930:019\$000		109
—	130,000	120,000	15:000\$ por kil.	—	—	Decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910.	110
—	89,000	89,000	15:000\$ por kil.	6 %	—	Decreto n. 8.104, de 21 de julho de 1910.	111
—	365,608	1.351,239	75,901:904\$414	6 %	58.545:373\$175		112
—	723,889	1.192,164			22.248:535\$303		113
—	—	461,978	—	—	21.916:051\$000	Capital empregado na parte em trafego e em construcção.	114
—	200,000	243,397	—	—	—		115
—	—	118,036	—	—	5.609:298\$000		116
—	1.100,000	1.169,700	—	—	5.635:392,468		117
—	—	768,347	—	—	44.708:731\$970	A companhia gastou com esta linha 13.933:129\$160.	118
—	—	53,002	—	—	—	O capital gasto pela Companhia arrendataria com todas as linhas, até 31 de dezembro de 1911, foi de 63.770:904\$220.	119
—	—	116,591	—	—	9.452:992\$864		120
—	—	30,311	—	—	—		121
—	—	207,596	—	—	—		122
—	—	153,564	—	—	9.863:268\$273		123
—	—	302,440	—	—	13.521:453\$322		124
—	—	255,435	—	—	10.597:781\$866		125
—	—	179,775	—	—	10.086:611\$517		126

N. DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO	
				Em trafego	Em construção
127	Quarahim a Itaquy	Rio Grande do Sul	Subvencionada . .	175,597	—
128	Cruz Alta a Santo Angelo	» » » »	Da União	53,000	51,548
129	S. Pedro a S. Luiz e S. Borja	» » » »	»	—	83,320
130	Basilio a Jaguarão	» » » »	»	—	—
131	Itaqui a S. Borja	» » » »	»	—	123,870
132	Alegrete a Quarahim	» » » »	»	—	—
133	S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento	» » » »	»	—	—
134	Pelotas ás colonias de S. Lourenço	» » » »	Subvencionada . .	—	—
				16.014,939	4.717,820

EM KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com estudos approvados	Em estudos ou estudados	Total					
—	—	175,597	6.000:000\$000	6 0/0	8.540:916\$482		127
—	—	104,543	---	---	1.686:299\$400	Sob a administração do Ministerio da Guerra.	128
—	333,337	416,657	---	---	84:530\$542		129
53,600	60,000	113,600	---	---	---		130
—	—	123,870	---	---	5.636:387\$882		131
—	117,600	117,600	---	---	---		132
—	160,460	160,460	---	---	---		133
135,590	—	135,590	---	---	---		134
2.661,992	10.076,002	33.470,803					



GARANTIA DE JUROS -- RESPONSABILIDADE DO GOVERNO DA UNIÃO EM 1911, NA EUROPA E NO BRAZIL

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAPITAL FIXADO	CAPITAL DESPENDIDO OU DEPOSITADO	TAXA	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESEPEZA	GARANTIA INTEGRAL	QUANTIA PAGA NA EUROPA	ONUS EFFECTIVOP
Alcobaça á Praia da Rainha	—	Frs. 43.312.500	6 %	45.000	—	—	£ 31.950-0-0	£ 31.950-0-0	£ 31.950-0-0
Victoria á Itabira	Frs. 3.394.433	{ Frs. 80.720.255	{ 6 %	{ 423.637	{ 923.379.495	{ 1.009.914.625	{ £ 223.496-17-0	{ £ 223.496-17-0	{ £ 223.496-17-0
Victoria a Minas } Currallho á Diamantina	—	{	{ 6 %	{ 68.100	{ 59.037.865	{ 89.008.857	{	{	{
Goyaz — Formiga ao kilometro 200	—	Frs. 21.246.458	6 %	450.568	460.494.730	377.987.693	£ 50.991-10-0	£ 50.991-10-0	£ 50.991-10-0
Noroeste — Baurú á Itapura	—	Frs. 37.691.728	6 %	436.320	867.907.920	1.418.368.660	£ 90.316-2-1	£ 90.316-2-1	£ 90.316-2-1
S Paulo-Rio Grande } Itararé ao Uruguay	£ 1.519.769-5-0	{	{ 6 %	{ 888.481	{ 2.558.570.509	{ 2.776.704.648	{ £ 512.337-17-1	{ £ 512.337-17-1	{ £ 512.337-17-1
Quarahim á Itaquí	£ 675.000-0-0	{ £ 7.049.405-0-0	{ 6 %	{ 96.156	{ 290.447.841	{ 250.124.032	{ £ 40.500-0-0	{ £ 40.500-0-0	{ £ 40.500-0-0
				475.597	430.278.594	446.393.608			
				2.278.509					(1) £ 919.592-6-2

I — COM GARANTIA EM OURO

Kilometros

II — COM GARANTIA EM PAPEL

Alcobaça á Praia da Rainha	757.987.200	—	6 %	—	—	—	45.479.232	—	45.479.232
Caxias a Cajazeiras	2.165.495.912	49.278.605	6 %	78.000	120.202.500	115.934.366	132.889.470	—	128.068.237
Leopoldina } Barão de Ararunã (prolongamento)	—	1.543.203.000	6 %	51.440	445.849.575	187.532.3034	92.592.000	—	92.592.000
Railway } Ceotral de Macahé	—	1.193.805.897	6 %	42.614	67.014.8318	98.609.444	71.808.8583	—	71.808.8583
Mogyana — Jaguára a Areguary	—	2.796.900.000	6 %	92.639	227.934.464	290.450.670	197.814.000	—	167.814.000
Sorocabana } Capão Bonito ao Porto Tibiriçá	—	8.340.000.000	6 %	281.404	1.412.332.265	1.439.328.884	595.800.000	—	595.800.000
o Ituaçu } Taluly á Itararé	—	6.540.000.000	6 %	217.956	1.323.141.950	799.402.846	392.400.000	—	—
		7.500.000.000	6 %	257.007	1.205.033.583	885.635.594	450.000.000	—	110.608.014
				1.013.800					1.422.763.486

(1) Total em ouro e ao pap.; convertido ao cambio de 43 d. por mil réis, representa a importancia de 11.213.884.6500.

QUADRO N. 3

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS COMPANHIAS	EXTENSÃO TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911			CUSTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911			Com garantia
		Em trafego	Média em trafego	Em construção	Da parte em trafego	Por kilometro	Da parte em construção	
		Kilometros	Kilometros	Kilometros				
1	South American Railway Construction	727,940	700,708	62,921	30.156:720\$455	41:42\$056	498:501\$340	—
2	Great Western of Brazil Railway	1.501,589	1.478,724	73,649	163.669:071\$390	112:326\$232	2.558:094\$338	—
3	Chémíns do Fer Fédéraux de l'Est Brésilien	995,990	995,990	324,161	92.840:119\$000	93:212\$070	11.998:426\$056	—
4	Auxiliaire des Chémíns de Fer au Brésil.	2.168,927	2.168,927	3,433	185.058:456\$376	85:324\$322	—	—
5	Brazil Great Southern Railway	175,597	175,597	—	8.540:542\$315	48:637\$219	—	6.000:000\$000
6	Estrada de Ferro de Goyaz	202,891	181,820	471,000	10.610:554\$278	52:268\$740	10.206:823\$653	7.500:000\$000
7	Estradas de Ferro do Norte do Brazil.	45,000	45,000	11,000	(a) 7.316:171\$430	—	—	4.699:312\$500
8	Geral de Melhoramentos no Maranhão	78,000	78,000	—	2.214:774\$517	28:394\$544	—	2.214:774\$517
9	Leopoldina Railway.	2.614,629	2.583,559	261,384	—	—	—	(b) 5.536:905\$000
10	Estrada de Ferro Noroeste do Brazil	462,264	462,264	939,842	(c) 15.856:120\$661	36:310\$580	28.929:919\$000	13.284:000\$000
11	Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação.	1.515,000	1.503,835	291,500	91.157:039\$233	62:149\$860	7.028:727\$910	8.430:000\$000
12	Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.	1.150,876	1.150,876	—	117.27:351\$100	101:876\$065	—	—
13	S. Paulo Railway.	190,548	190,548	—	(e) 6.463.946—19—2	(e) 33.962—19—0	—	—
14	Estradas de Ferro Federaes Brasileiras.	1.069,880	1.069,830	123,832	93.417:837\$980	87:314\$550	—	—
15	Estrada de Ferro Victoria a Minas.	491,286	430,100	139,496	24.415:314\$945	40:725\$602	—	32.870:896\$600
16	Rio de Janeiro Tramway, Light and Power.	(f)	—	—	—	—	—	—
17	Générale de Chemins de Fer des États Unis du Brésil.	65,900	65,900	64,186	—	—	1.005:677\$760	—
18	Estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande.	979,287	979,287	416,850	66.912:321\$665	67:337\$074	16.110:663\$772	75.901:903\$900
19	Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.	292,000	179,331	72,500	35.407:722\$205	121:259\$322	6.503:472\$583	—
20	Estrada de Ferro Sorocabana	467,973	467,973	314,800	27.173:643\$189	58:063\$340	1.258:338\$829	14.040:000\$000
21	Estrada de Ferro S. Paulo-Goyaz (g)	92,000	92,000	80,000	8.483:397\$850	81:571\$133	—	—
22	Estrada de Ferro do Dourado (h).	206,000	206,000	42,000	—	—	—	—

(a) Inclusive a parte em construção.

(b) Capital com garantia de juros, papel, paga pelo Governo da União.

(c) Custo da linha de Baurá a Itapura.

(d) Acções preferenciaes.

(e) A Companhia gosa de garantia de juros, paga pelo Estado de Minas Geraes sobre o capital de 12.934:000\$000.

(f) Esta companhia é proprietaria da estrada de ferro do Corcovado, com a extensão de 3.324 metros, de cremalheira e tráfegada por locomotiva.

(g) Decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910.

(h) Decreto n. 8.101, de 21 de julho de 1910.

COMPANHIAS CONCESSIONARIAS

Quadro n. 3

CAPITAL DAS COMPANHIAS			FORMAÇÃO DO CAPITAL					N. DE ORDEM
Taxa	Sem garantia	Total	Em acções integralizadas	Em acções não integralizadas	Em debentures	Não consolidado	Total	
—	5.850:000\$000	5.850:000\$000	—	—	—	—	5.850:000\$000	1
—	£ 3.999.950	£ 3.999.950	£ 2.000.000	—	£ 1.999.950	—	£ 3.999.950	2
—	Frs. 10.000.000	Frs. 10.000.000	—	Frs. 2.500.000	—	—	Frs. 2.500.000	3
—	Frs. 102.500.000	Frs. 102.500.000	Frs. 30.000.000	—	Frs. 72.500.000	—	Frs. 102.500.000	4
6 %	2.540:549\$815	8.540:549\$815	£ 350.000	—	£ 439.000	£ 67.895	£ 836.895	5
6 %	11.295:171\$500	18.795:171\$500	10.000:000\$000	—	8.795:171\$500	—	18.795:171\$500	6
6 %	11.690:270\$047	16.389:582\$547	—	8.750:000\$000	7.639:582\$547	—	16.389:582\$547	7
6 %	985:225\$483	3.200:000\$000	3.200:000\$000	—	—	—	3.200:000\$000	8
6 %	106.678:095\$000	112.215:000\$000	£ 5.690.690	£ 2.845.340	£ 4.088.150	—	£ 12.624.180	9
6 %	27.013:50 \$000	40.297:500\$000	20.000:000\$000	—	20.297:500\$000	—	40.297:500\$000	10
6 %	72.767:275\$493	81.197:275\$493	80.000:000\$000	—	1.197:275\$493	—	81.197:275\$493	11
—	99.170:66\$670	99.170:66\$670	80.000:000\$000	—	19.170:66\$670	—	99.170:66\$670	12
—	£ 6.000.000	£ 6.000.000	£ 3.000.000	(d) £ 1.000.000	£ 2.000.000	—	£ 6.000.000	13
—	(e) 49.809:800\$000	49.809:800\$000	20.000:000\$000	—	29.809:800\$000	—	49.809:800\$000	14
6 %	20.079:103\$391	52.650:030\$000	14.120:00\$000	—	38.830:000\$000	—	52.950:000\$000	15
—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	Frs. 250.000	Frs. 250.000	—	Frs. 250.000	—	—	Frs. 250.000	17
6 %	28.119:606\$890	104.081:510\$500	Frs. 25.000.000	—	Frs. 269.678.000	—	Frs. 294.678.500	18
—	20.109:940\$000	20.109:940\$000	18.285:400\$000	(d) 1.824:540\$000	—	—	20.109:940\$000	19
6 %	22.009:377\$778	36.049:377\$778	£ 2.055.555	—	£ 2.000.000	—	£ 4.055.555	20
—	3.977:201\$000	3.977:201\$000	1.200:000\$000	—	—	2.777:201\$000	3.977:201\$000	21
—	13.466:400\$000	13.466:400\$000	2.800:000\$000	76:400\$000	10.590:000\$000	—	13.466:400\$000	22

lectricas.

Quadro n. 4

DESPEZA DE FISCALIZAÇÃO E AUXÍLIOS PRESTADOS ÀS COMPANHIAS

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911			TOTAL DESPENDIDO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1911 COM A FISCALIZAÇÃO	QUANTIAS PAGAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1911 COM GARANTIA DE JUROS	OBSERVAÇÕES	
	Em tráfego		Em construção				
	Total	Média					
	Kilometros	Kilometros					Kilometros
Caxias a Cajazeiras	78,000	78,000	—	8.159\$134	2.410:310\$92		
Natal á Nova Cruz.	121,000	121,000	—	134:868\$696	8.286:903\$059	Ao par.	
Coodo d'Eu	163,753	163,753	—	149:178\$973	8.703:698\$421	Idem.	
Recife a Limoeiro	141,055	141,055	—	171:957\$288	6.222:244\$320		
Recife a S. Francisco.	124,739	124,739	—	460:030\$259	33.319:445\$226	Inclusive diferenças de cambio e agootes financeiros.	
} Central de Alagóas.	88,000	88,000	—	179:371\$409	6.482:734\$553		
	} Ramal de Viçosa	62,000	62,000	—	—	881:071\$132	
} Bahia ao S. Francisco		123,130	123,130	—	473:224\$161	66.811:483\$624	Inclusive diferenças de cambio e agentes financeiros.
	} Ramal do Timbó	83,021	83,021	—	—	4.323:771\$000	
Central da Bahia		316,690	316,690	—	37:389\$140	22.417:770\$440	Approximadamente.
I Leonoldina Railway	Central de Macahé.	43,512	43,512	—	4:790\$500	1.593:5:5:910	
	Prolongamento da Barão de Araruama.	51,440	51,440	—	7:525\$809	1.651:747\$246	
	Carangola e ramaes	223,242	223,242	—	192:232\$776	8.552:045\$170	
	Santo Eduardo a Itapemirim	92,669	92,639	—	—	2.766:197\$892	
Minas e Rio	170,000	170,000	—	124:347\$888	20.581:364\$960	Approximadamente	
Muzambinho (Ramal da Campanha)	85,970	85,970	—	49:732\$473	1.649:572\$440		
Sorocabana e Ituana	467,973	467,973	314,800	9.483\$370	3.890:442\$344		
Mogyaoa	519,466	519,466	—	51:09\$530	12.515:295\$482	Deduzida a importancia já reembolsada.	
Paraóá.	416,955	416,955	—	185:073\$140	7.559:633\$014	Ao par.	
D. Thereza Cbristioa	118,096	118,093	—	141:532\$700	7.766:219\$800	Idem.	
Santa Maria ao Uruguay.	355,602	355,602	—	14:931\$058	4.910:550\$218	Idem.	
Rio Graode a Bagé.	283,000	283,000	—	183:092\$900	19.039:296\$310	Idem.	
Quarahim a Itaquy.	175,597	175,597	—	137:010\$500	9.534:617\$300	Idem.	
S. Paulo — Rio Grande	979,287	979,287	416,950	—	20.513:843\$600	Idem.	
Victoria a Minas	491,286	480,100	139,493	—	7.829:292\$237	Idem.	
S. Gabriel a S. Sebastião	91,689	91,689	—	—	1.037:714\$546		
Noroeste do Brazil	433,320	433,320	—	—	4.160:547\$555	Ao par.	
Alcobaça á Praia da Rainha	45,000	45,000	11,000	—	1.190.175\$270	Idem.	
Goyaz	159,532	129,538	49,433	—	1.775:09 \$382	Idem.	
Totaes	6.529,021	6.446,844	1.011,681	2.770:993\$205	298.943:621\$933		

QUADRO N. 5

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRÁFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911	BITOLA	EXTENSÃO E NÚMERO								
				Linhas principais	Número	Ramaes	Número	Linhas accessorias	Número	Desvios	Número	Prolongamentos

I — DA

		Kiloms.	Ms.	Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.		
1	Daturité. Central a Iguatú e ramaes	423,628	1,00	413,482	1	10,146	2	—	—	12,835	—	
2	Sobral. Camocim e Nova Russas	277,154	1,00	277,154	1	—	—	0,976	—	6,605	—	
3	Central do Rio Grande do Norte.	(a) 190,835	1,00	190,835	1	—	—	—	—	—	—	
4	Great Western	Natal á Itamatahy	164,620	1,00	164,620	1	—	—	2,182	—	1,856	—
5		Conde d'Eu	180,067	1,00	132,771	1	47,295	2	5,455	—	5,522	—
6		Recife ao S. Francisco	124,739	1,00	124,739	1	—	—	2,994	—	8,812	—
7		Central de Pernambuco	258,606	1,00	179,900	1	—	—	8,520	—	3,267	78,703
8		Sul de Pernambuco	103,908	1,00	146,420	1	47,488	1	6,286	—	6,930	—
9		Central de Alagôas e ramal	159,408	1,00	94,108	1	65,300	1	2,467	—	6,406	—
10		Paulo Affonso	115,853	1,00	115,853	1	—	—	—	—	6,018	—
11	Ribeirão a Cortez	28,657	1,00	28,657	1	—	—	—	—	0,552	—	
12	Viação da Bahia	Bahia a Alagoinhas	123,340	1,60	123,340	1	—	—	—	—	18,803	05
13		Alagoinhas ao Joazeiro	452,310	1,00	452,310	1	—	—	13,578	15	8,306	23
14		Alagoinhas a Propriá	(b) 426,891	1,00	426,891	1	—	—	—	—	—	—
15	Central da Bahia	316,660	1,067	255,000	1	64,660	3	2,160	1	12,900	83	
16	Central do Brazil	Bitola larga	935,517	1,60	497,931	1	467,586	11	—	—	—	—
17		Bitola estreita	1.008,198	1,00	686,568	2	321,630	11	—	—	—	—
18	Rio do Ouro	127,978	1,00	60,247	1	67,731	8	—	—	5,604	—	
19	Rêde Sul-Mineira	Cruzeiro a Montebello	360,435	1,00	360,435	1	—	—	1,621	—	20,357	106
20		Ramal da Campanha	85,970	1,00	—	—	—	—	—	—	1,578	10
21		> de Alfenas >	7,573	1,00	—	—	—	—	—	—	0,355	2
22		Soledade a Sapucahy	269,529	1,00	269,529	1	—	—	—	—	5,532	30
23		> > Passa Tres	324,723	1,00	324,723	1	—	—	—	—	8,428	92
24	Oeste de Minas	Sítio a Paraopeha e ramaes	703,000	0,76	602,000	1	101,000	4	—	—	21,506	—
25		Carrancas á Formiga	223,000	1,00	223,000	1	—	—	—	—	3,723	11
26		Barra Mansa a Cedro	51,950	1,00	51,950	1	—	—	—	—	0,613	—
27		Barra Mansa a Capivary	62,300	1,00	62,300	1	—	—	—	—	—	—
28	Henrique Galvão a Belo Horizonte	155,816	1,00	155,816	1	—	—	—	—	—	—	
29	Viação do Rio Grande do Sul	2.169,094	1,00	765,222	1	1.403,872	7	—	—	156,635	—	
30	Goyaz	Formiga a Tigre	150,562	1,00	150,562	1	—	—	—	—	4,703	—
31		Araguary a Engenheiro De- thout	52,323	1,00	52,323	1	—	—	—	—	—	—
32	Madeira-Mamoré. Porto Velho a Ribeirão . . .	(d) 364,133	1,00	334,133	1	—	—	—	—	—	—	

II — CONCEDIDAS

33	Tocantins. Alcobaca á Praia da Rainha . . .	53,300	1,00	54,660	1	3,340	1	—	—	1,650	—
34	Caxias á Cajazeiras	78,000	1,00	78,000	1	—	—	0,430	1	2,220	17
35	Recife ao Limoeiro e Timbaúba ramal de Campina Grande	260,431	1,00	157,169	1	103,262	2	6,600	—	7,191	—

(a) Só está em tráfego a extensão de 101,851 kilometros.

(b) > > > > > > > > > > > 103,870 >

(c) Em via quadrupla existem 16,500 kilometros.

(d) Só está em tráfego a extensão de 292 kilometros.

Numero	Via singola	Via dupla	PLANTA						PERFIL				DECLIVIDADE		NUMERO DE ORDEN
			Alinhamentos		Em % da extensão total		Curva		Nivel	Rampa e contra rampa	Em % da extensão total		Maxima	Extensão	
			Rectos	Curvos	Rectos	Curvos	Raio minimo	Extensão			Nivel	Rampa e contra rampa			

UNIÃO

	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	
423,628	—	255,388	168,270	60,28	39,72	101,28	1,131	171,373	252,255	40,45	59,55	0,020	1,911	1	
277,151	—	151,480	122,674	55,78	41,22	181,03	—	104,116	173,038	37,59	62,41	0,018	—	2	
190,835	—	115,921	41,911	76,46	23,54	119,82	—	93,160	97,675	48,82	51,18	0,018	—	3	
164,620	—	117,910	46,740	71,59	28,41	110,00	8,420	51,013	113,007	30,93	69,02	0,025	24,310	4	
180,067	—	119,461	60,606	65,81	34,19	100,00	0,246	56,992	123,075	31,40	68,60	0,025	0,400	5	
124,739	—	69,752	54,987	55,92	44,08	320,00	0,766	26,863	97,876	21,53	78,47	0,017	13,420	6	
258,606	—	163,017	95,589	63,05	36,95	120,00	0,080	98,750	159,856	38,19	61,81	0,023	2,020	7	
193,968	—	91,383	102,524	47,13	52,87	100,10	0,188	39,806	151,102	20,53	79,47	0,032	0,050	8	
150,408	—	108,097	51,311	67,82	22,18	100,00	0,572	68,570	90,838	43,02	56,98	0,020	27,935	9	
115,853	—	56,683	59,170	48,93	51,07	82,06	0,723	30,121	85,732	25,99	74,01	0,030	3,133	10	
28,657	—	15,200	13,457	53,04	46,96	100,00	0,973	6,713	21,944	23,43	76,57	0,031	1,190	11	
123,340	—	56,216	67,124	45,58	54,42	300,00	1,099	25,871	97,469	20,97	79,03	0,0125	19,250	12	
452,310	—	257,770	194,540	56,99	43,01	152,90	9,046	121,827	331,483	26,93	73,07	0,018	15,000	13	
426,891	—	154,390	172,492	59,59	40,41	120,00	2,396	143,120	283,771	33,53	63,47	0,018	60,944	14	
316,630	—	204,217	112,443	64,50	35,50	120,00	2,150	103,789	212,871	32,78	67,22	0,033	8,300	15	
503,819	(c) 61,693	1.098,767	574,943	55,67	41,33	181,03	—	611,654	1.362,661	33,99	69,01	0,018	—	16	
1.008,193	—														
127,078	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	
360,125	—	174,869	185,585	48,52	51,48	80,00	0,692	153,556	203,879	43,43	56,57	0,030	20,538	19	
85,970	—	44,385	41,635	51,55	48,45	104,32	4,061	46,050	39,920	53,55	46,45	0,025	6,389	20	
7,578	—	4,303	3,275	58,78	43,22	99,81	0,200	1,787	5,791	23,58	76,42	0,015	2,063	21	
260,529	—	135,414	134,115	50,21	49,76	80,16	2,860	92,138	170,891	36,78	63,22	0,032	0,264	22	
221,728	—	149,321	175,507	45,98	54,02	75,04	3,256	92,331	232,307	28,43	71,57	0,032	4,270	23	
763,000	—	401,683	301,317	57,39	42,61	74,93	—	4 3,486	299,514	57,65	42,35	0,020	—	24	
223,000	—	97,583	125,417	43,75	56,25	100,00	—	90,930	132,010	40,80	59,20	0,025	—	25	
51,950	—	20,503	31,447	39,17	60,83	100,10	12,037	16,009	35,941	30,80	69,20	0,030	4,543	26	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	
2.169,094	—	1.354,635	814,459	62,45	37,55	100,00	39,214	902,901	1.236,400	41,63	58,37	0,030	9,870	29	
150,562	—	67,800	82,762	45,03	54,97	100,10	2,750	68,931	81,576	45,82	54,18	0,020	0,818	30	
52,323	—	33,391	18,929	63,82	36,18	150,23	6,220	13,178	32,845	25,75	74,25	0,025	5,726	31	
364,133	—	281,111	83,022	77,29	22,80	191,17	4,180	115,501	218,632	31,71	68,29	0,012	0,520	32	

PELA UNIÃO

58,300	—	37,856	20,414	64,98	35,07	100,00	—	22,535	35,765	33,66	61,31	0,030	—	33
78,000	—	60,554	17,446	77,63	22,37	150,00	1,272	30,120	47,880	38,61	61,39	0,030	2,552	34
260,481	—	149,325	111,456	57,32	42,68	100,00	1,212	78,026	181,555	30,30	69,70	0,025	0,160	35

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911		BITOLA	EXTENSÃO E NUMERO									
		Kiloms.	Met.		Linhas principais	Numero	Ramaes	Numero	Linhas accessorias	Numero	Desvios	Numero	Prolongamentos	
26	Victoria a Minas	Victoria a Nack.	423,673	1,00	423,673	1	—	—	—	—	—	7,457	—	—
37		Curralinho a Rodeador	68,100	1,00	68,100	1	—	—	—	—	—	2,325	—	—
38	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal.	382,224	1,00	369,768	1	12,456	1	—	—	—	—	—	—
39		Sumidouro	91,931	1,00	91,931	1	—	—	—	—	—	2,103	—	—
40		Central de Macahé.	43,512	1,00	43,512	1	—	—	—	—	—	0,911	—	—
41		Barão de Araruama (Prolongamento).	51,440	1,00	51,440	1	—	—	—	—	—	0,500	—	—
42		Carangola e ramaes	223,242	1,00	169,079	1	54,163	2	—	—	—	8,572	—	—
43		S. Eduardo a Itapemirim.	92,669	1,00	92,669	1	—	—	—	—	—	1,792	—	—
44		Sul do Espirito Santo.	159,768	1,00	159,768	1	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Caravellas e ramal.	71,182	1,00	49,650	1	21,532	1	—	—	—	1,932	20	—	
46	Norte. Praia Formosa a Entroncamento	48,330	1,00	48,330	1	—	—	3,580	3	—	19,630	—	—	
47	Corcovado.	3,824	1,00	3,824	1	—	—	—	—	—	0,172	2	—	
48	Bananal.	28,000	1,00	28,000	1	—	—	2,500	—	—	0,600	—	—	
49	Rozende á Bocaina.	38,810	1,00	38,810	1	—	—	6,193	1	—	1,100	9	—	
50	Santos a Jundiaby.	139,463	1,60	139,466	2	—	—	2,814	1	—	160,865	422	—	
51	Sorocabana Itauna	Capão Bonito a Salto Grande	217,588	1,00	217,588	1	—	—	—	—	—	7,156	52	—
52		Tatuhy a Itararé.	250,007	1,00	250,007	1	—	—	—	—	—	11,033	55	—
53	Paulista.	Rio Claro á Araraquara e ramal do Jahú	270,697	1,00	127,433	1	143,211	1	—	—	—	45,930	—	—
54		Baurú a Pederneiras	38,178	1,00	33,178	1	—	—	—	—	—	9,427	—	—
55	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas.	268,362	1,00	191,475	1	76,887	1	—	—	—	18,084	—	—
56		Jaguára a Araguary	281,104	1,00	281,104	1	—	—	—	—	—	7,654	—	—
57	Noroeste do Brasil	Baurú a Itapura	436,285	1,00	433,285	1	—	—	—	—	—	—	—	—
58		Itapura a Jupia.	25,945	1,00	25,945	1	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Quarahim a Itaquy	175,597	1,00	175,597	1	—	—	—	—	—	6,481	42	—	
60	Rêde Paraná-Santa Catharina	Itararé ao Uruguay	883,131	1,00	833,131	1	—	—	—	—	—	13,310	—	—
61		S. Francisco a Hansa	96,156	1,00	96,156	1	—	—	—	—	—	4,412	—	—
62		Curityba a Rocinha (b)	43,361	1,00	43,361	1	—	—	—	—	—	—	—	—
63		Paranaguá a Curityba (b)	110,337	1,00	110,337	1	—	—	—	—	—	9,513	—	—
64		Prolongamentos e ramaes (b)	305,995	1,00	190,989	1	114,132	3	0,977	—	—	9,974	—	—
65		Blumenau a Hansa (b)	69,648	1,00	69,648	1	—	—	—	—	—	4,633	—	—
66	D. Thereza Christina (b)	118,096	1,00	111,100	1	6,996	1	—	—	—	6,294	40	—	

(a) A linha é dupla at éMerity.
 (b) Pertencentes ao Governo e arrendadas.

Numero	Via singela	Via dupla	PLANTA						PERFIL				DECLIVIDADE		NUMERO DE ORDEM
			Alinhamentos		Em % da extensão total		Curva		Nivel	Rampa e contra rampa	Em % da extensão total		Maxima	Extensão	
			Rectos	Curvos	Rectos	Curvos	Ralo minimo	Extensão			Nivel	Rampa			
									Kilom.	Kilom.			Metros	Kilom.	
—	Kilom. 423,673	—	255,353	168,3-0	69,27	39,73	100,00	33,752	237,583	136,085	53,08	43,92	0,025	23,767	35
—	63,100	—	36,200	31,900	53,15	46,85	100,10	3,540	19,685	48,415	28,90	71,10	0,022	2,000	37
—	332,224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	91,931	—	60,496	31,435	65,80	34,20	80,00	—	15,936	65,945	28,26	71,71	0,022	—	39
—	43,512	—	29,614	13,898	68,06	31,94	100,00	0,972	17,504	26,003	40,22	59,78	0,030	0,200	40
—	51,440	—	17,440	31,000	33,90	66,10	80,00	8,300	7,232	44,208	14,06	85,94	0,025	35,108	41
—	223,212	—	120,000	94,212	57,85	42,15	115,00	0,141	83,000	140,212	37,22	62,78	0,025	3,740	42
—	92,660	—	45,397	47,272	48,69	51,31	80,15	2,143	31,170	61,499	33,48	66,52	0,030	0,240	43
—	150,768	—	—	—	—	—	100,10	—	—	—	—	—	0,030	—	44
—	71,182	—	48,895	22,287	68,69	31,31	87,00	0,039	26,221	44,958	36,84	63,16	0,030	0,370	45
—	28,770	(a) 19,560	37,360	10,970	77,30	22,70	181,03	—	18,800	29,530	38,89	61,11	0,015	0,220	46
—	3,824	—	1,157	2,667	30,26	69,74	120,76	2,667	—	3,824	—	100,00	0,330	0,190	47
—	28,000	—	17,350	10,620	62,07	37,93	96,00	0,320	—	—	—	—	0,020	—	48
—	33,310	—	10,910	27,900	28,11	71,89	80,00	—	2,500	36,310	6,44	93,56	0,020	—	49
—	—	139,466	80,179	59,287	57,49	42,51	241,00	0,274	31,506	104,960	24,71	75,26	0,025	1,893	50
—	217,588	—	129,339	88,249	59,43	40,57	120,00	—	72,181	145,407	33,17	66,83	0,020	—	51
—	250,007	—	132,954	117,053	53,23	46,77	143,36	2,400	71,076	178,931	28,46	71,51	0,020	11,413	52
—	270,637	—	163,300	104,397	61,32	38,68	120,13	7,910	67,506	203,191	24,80	75,11	0,020	71,390	53
—	38,178	—	28,557	9,621	74,80	25,20	130,00	0,515	8,323	29,833	21,80	78,20	0,018	0,720	54
—	268,362	—	150,837	117,525	56,23	43,72	82,06	9,220	68,699	190,663	25,63	74,37	0,030	11,732	55
—	281,104	—	179,140	101,964	63,75	33,25	99,81	27,060	69,213	211,891	24,63	75,37	0,030	33,222	56
—	436,285	—	257,381	178,004	58,78	41,22	150,00	—	149,935	236,350	31,33	65,67	0,020	—	57
—	25,945	—	18,781	7,164	72,39	27,61	150,00	—	13,109	12,836	50,52	49,48	0,020	—	58
—	175,597	—	147,873	27,724	31,21	15,79	125,00	0,109	61,439	114,158	34,98	65,02	0,021	0,360	59
—	883,131	—	447,011	431,120	50,62	49,33	101,28	137,007	207,402	585,720	33,63	66,32	0,030	2,676	60
—	96,156	—	72,780	23,376	75,69	24,31	101,28	1,018	60,233	35,573	62,69	37,31	0,020	—	61
—	43,361	—	23,48	21,313	50,84	49,16	90,00	3,031	10,120	33,241	23,34	76,66	0,025	9,370	62
—	110,387	—	69,905	40,482	63,35	36,65	90,00	2,449	38,680	71,707	35,04	61,96	0,030	22,805	63
—	05,925	—	175,635	130,360	58,25	41,75	90,00	10,574	131,554	174,441	38,71	61,29	0,030	12,716	64
—	69,648	—	40,184	29,164	58,13	41,87	100,00	6,312	25,633	43,935	36,85	63,15	0,020	2,510	65
—	118,096	—	73,208	39,888	66,22	33,78	100,00	0,042	34,150	83,916	30,93	69,07	0,030	3,333	66

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LINHAS PRINCIPAES		DESVIOS E LINHAS ACCESSORIAS		LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA	TRILHOS	
		Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro	Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro		Typo	Peso por metro corrente

I — DA

		Kilometros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Metros		Kilograms.
1	Rêde Cearense. { Baturité	423,628	—	—	—	2,40	Vignole	20 e 22
2	{ Sobral	148,057	123,920	2,404	5,277	2,20	"	22,50
3	Central do Rio Grande do Norte	100,671	—	—	—	—	"	25,00
4	{ Natal a Itamataby	164,620	—	4,013	—	3,50	"	24,00
5	{ Conde d'Eu	181,067	—	11,200	—	3,50	"	25 e 32
6	{ Recife ao S. Francisco	123,100	2,861	11,836	—	3,60	Vignole e duplo Champigno	24,32 e 37
7	Great-Western. { Central de Pernambuco	247,664	15,000	1,914	9,873	3,50	Vignole	24,21 e 32
8	{ Sul de Pernambuco	151,000	42,903	2,043	11,170	3,50	"	24,24, 8 e 32
9	{ Central de Alagoas e ramal	159,408	—	8,873	—	3,50	"	22,24,30 e 32
10	{ Ribeirão ao Bonito	28,657	—	—	952	3,60	"	22 e 30
11	{ Paulo Affonso	115,36	—	6,018	—	1,90	"	20
12	{ Bahia ao S. Francisco	69,700	53,640	19,837	12,130	—	"	21 e 35
13	Rêde Bahiana { Alagoinhas a Propriá	103,570	—	6,316	—	2,03	"	22,20
14	{ S. Francisco	215,482	236,828	10,123	11,416	1,80	"	22,50
15	{ Central da Bahia	308,708	10,834	11,700	1,271	2,00	"	19,80 e 24,80
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira	1.048,240	—	33,383	—	1,40	Vignole	19,34 e 37,77
19	Oeste de Minas { Bitola, 0,75	703,000	—	21,505	—	2,20	"	17,50,19,25,00
	{ " 1,00	483,030	—	7,531	—	2,20	"	19,00,21,00,25
20	Goyaz { Formiga a Tigre	151,000	—	4,703	—	2,20	"	22,50
21	{ Araguary a Catalão	53,030	—	—	—	2,20	"	22,50
22	Paraná	415,481	—	20,699	—	2,10	"	20 e 25
23	D. Thereza Christina	118,093	—	7,203	—	2,00	"	19,80
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.138,927	—	160,844	—	2,40	"	19,50,23,00
25	Madeira-Mamoré	292,281	—	—	—	—	"	30,20 e 32,20
26	Itapura a Corumbá	25,044	—	—	—	2,00	"	25,00

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça & Praia da Rainha	43,000	—	4,000	—	—	Vignole	20,00
28	Caxias a Cajazeiras	78,000	—	2,220	—	1,00	"	19,67
29	Victoria a Minas { Victoria á Itabira	423,637	—	7,457	—	2,00	"	22,60
30	{ Curralinho á Diamantina	63,100	—	2,325	—	2,50	"	22,50
31	Recife ao Limoeiro e ramaes	261,534	—	13,791	—	1,90	"	21,25 e 32
32	{ Leopoldina e ramal	381,423	—	—	—	2,00	"	25 e 32
33	{ Sumidouro	91,070	—	2,102	—	2,40	"	25 e 32
34	Leopoldina Railway { Prolongamento da Barão de Araruama	51,44	—	5,500	—	2,40	"	20
35	{ Carangola e ramaes	223,000	—	13,714	—	2,00	"	20 e 37
36	{ S. Eduardo a Itapemirim	93,230	—	1,701	—	2,00	"	37,20

DORMENTES				SIGNALS		TELEGRAPHO							
Dimensões	Distancia entre eixos	De madeira	De ferro	Numero	Systemas empregados	Numero de aparelhos	Numero de postes	Numero de isoladores	Systemas adoptados	Extensão das linhas	Numero das linhas	TELEPHONE N.º DE APPARELHOS	NUMERO DE ORDEN

UNIÃO

				Metros									
1,85x0,18x0,14	0,80	529.500	—	—	Bandeiras e lanternas	—	—	—	Morse-Breguet	—	2	—	1
1,80x0,18x0,14	0,80	351.280	—	—	» » »	16	3.613	7.226	Morse	553.952	2	—	2
—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	120.000	1	—	3
2,00x0,22x0,13	0,82	213.000	—	—	Bandeiras e lanternas	11	2.514	4.752	Morse	178.697	2	—	4
2,00x0,23x0,13	0,89	197.205	11.700	35	Semaphoros	24	2.256	5.194	»	252.824	3 e 2	7	5
2,00x0,22x0,13	0,71	183.325	—	21	»	41	4.496	6.533	»	434.257	4	8	6
2,00x0,22x0,13	0,72 e 0,89	253.750	—	4	Band. lant. e semap.	27	4.400	8.832	»	316.028	3 e 2	4	7
2,00x0,22x0,13	0,80	261.664	5.000	—	Bandeira e lanterna	23	2.530	6.330	»	525.378	3	—	8
2,00x0,22x0,13	0,78 e 0,89	212.697	—	—	Bandeira, lanterna e semaphoro	30	2.185	5.714	»	483.696	3 e 2	1	9
2,00x0,22x0,13	0,80	35.821	—	—	Bandeira e lanterna	5	491	491	»	28.657	1	—	10
2,80x0,18x0,13	0,75	162.000	—	—	—	8	1.760	1.760	»	115.136	1	—	11
2,70x0,26x0,13	0,90	153.444	—	2	Bandeira e lanterna	18	1.243	2.495	Wheatstone	123.340	2	1	12
1,85x0,20x0,12	0,80	129.875	—	—	» » »	8	1.081	—	»	165.300	2	—	13
1,80x0,18x0,14	0,83	601.763	—	2	» » »	26	5.673	11.400	Morse	451.125	2	2	14
2,00x0,20x0,12	0,75 e 0,80	414.314	—	2	» » »	32	4.153	12.731	Siemens	320.000	3	40	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
1,80x0,20x0,14	0,60 e 0,75	1.597.594	7.200	4	Semaphoro, bandeira e lanterna	138	22.454	39.550	Morse	4.719.000	1,2 e 1	28	18
1,60x0,18x0,13	0,50 e 0,80	999.077	—	3	Bandeiras e lanternas	47	10.950	13.950	»	930.000	1 e 2	31	19
1,85x0,20x0,14	0,60 e 0,80	725.003	2.000	3	» » »	31	7.237	7.230	»	482.000	1	9	19
1,80x0,19x0,14	0,70	188.750	—	—	» » »	8	2.137	4.274	»	—	2	10	20
1,80x0,19x0,14	0,70	74.20	—	—	» » »	3	7.429	15.858	»	106.646	2	—	21
1,90x0,18x0,14	0,75	582.066	—	11	Semaphoros	29	7.320	8.220	»	417.395	1	—	22
1,85x0,23x0,12	0,80	140.465	6.000	10	Discos	10	1.417	2.926	—	117.096	2	11	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
1,70x0,12x0,20	0,60 e 0,75	3.018.300	300.000	190	Semaphoros	190	2.431	34.818	Morse	2.297.322	2	140	25
2,00x0,22x0,13	—	38.916	—	—	—	2	500	—	—	—	—	—	26

PELA UNIÃO

1,80x0,16x0,13	0,80	53.000	—	—	—	3	473	943	Morse	43.000	2	4	27
1,80x0,18x0,13	0,70	113.263	—	—	Bandeiras e lanternas	3	792	792	»	78.000	1	4	28
1,85x0,23x0,14	0,80	538.868	—	—	» » »	25	5.512	6.602	»	434.457	2 e 1	4	29
1,80x0,22x0,14	0,80	88.022	—	—	» » »	4	932	1.901	»	136.200	2	—	30
2,00x0,22x0,13	0,72	355.571	4.575	41	Semaphoros	40	3.517	8.156	»	639.506	4	1	31
1,85x0,20x0,15	0,80	476.371	—	2	Bandeiras e lanternas	50	4.706	7.262	»	861.700	1,3,2,1	—	32
1,80x0,22x0,13	0,70 e 0,8	123.725	—	3	» » »	11	989	1.978	»	183.800	—	—	33
1,80x0,13x0,12	0,80	66.175	—	3	» » »	5	780	780	»	51.440	1	—	34
2,00x0,18x0,15	0,75	273.400	—	3	» » »	24	2.899	2.899	»	236.000	1	—	35
1,90x0,20x0,15	0,75	111.876	—	3	» » »	10	1.012	2.024	»	186.400	2	—	33

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LINHAS PRINCIPAES		DESVIOS F LINHAS ACCESSORIAS		LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA	Trilhos		
		Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro	Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro		Tipo	Peso por metro corrente	
									Kilometros
37	Leopoldina Railway	Norte	43,966	—	—	—	Vignole	20,28,30,37	
38		Sul do Espirito Santo	159,768	—	—	2,00	>	21	
39		Caravellas e ramal	71,482	—	—	2,00	>	17 e 20	
40		Central de Macahé	43,512	—	0,911	—	2,00	>	20
41	Corcovado	3,840	—	0,462	—	2,00	>	20	
42	Rezende a Bocaina	16,774	22,038	0,400	1,000	—	>	20	
43	Bananal	28,450	—	0,600	—	1,50	>	20	
44	Santos a Jundiahy (a)	139,466	—	176,200	—	2,40	Cabeça dupla	44 e 32,24	
45	Sorocabana e Ituana	Cspão Bonito ao Salto Grande . .	217,588	—	7,456	—	2,00	Vignole	20 e 25
46		Tatuby ao Itararé	250,007	—	14,443	—	2,00	>	20 e 30
47	Baurú a Itapura	437,000	—	—	—	2,00	>	20	
48	Rio Claro	308,616	—	55,407	—	2,40	>	17,5,25 e 32	
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	268,000	—	—	—	3,50	>	19,50
50		Jaguára a Araguay	281,000	—	7,780	—	3,50	>	19,50
51	Quarahim a Itaquy	175,597	—	6,481	—	2,00	>	20,00	
52	S. Paulo-Rio Grande	vararé ao Uruguay	883,131	—	—	—	1,00	>	22,92
53		Linha de S. Francisco	96,456	—	4,412	—	1,00	>	22,50

(a) Linha dupla.

DORMENTES				SIGNAES		TELEGRAPHO							
Dimensões	Distancia entre eixos	De madeira	De ferro	Numero	Systemas empregados	Numero de aparelhos	Numero de postes	Numero de isoladores	Systemas adoptados	Extensão das linhas	Numero das linhas	TELEPHONE NUMERO DE APPELLOS	NUMERO DE ORDEN
	Metros									Kiloms.			
1,90×0,23×0,13	0,80	91.100	—	—	Semaphoros	21	600	3.434	Morse	48,966	1	45	37
1,80×0,20×0,15	0,70	123.000	—	22	»	6	—	—	»	153,768	1	—	38
1,90×0,23×0,13	0,80	88.000	—	—	Bandeiras e lanternas	—	—	—	»	71,182	1	—	39
1,80×0,20×0,16	0,60	52.333	—	3	» » »	4	512	512	»	43,512	1	2	40
1,80×0,16×0,15	0,75	5.200	—	—	» » »	—	—	—	—	—	—	—	41
1,85×0,18×0,13	0,8	48.500	—	—	—	—	—	—	Morse	38,810	1	7	42
1,65×0,15×0,13	0,83	42.666	—	3	Bandeiras e lanternas	—	325	325	»	30,500	1	6	43
2,75×0,23×0,14	0,60	—	—	444	Semaphoros	323	2.322	32.674	Agulhas, Morse e especiais.	2.219,060	24	139	44
2,00×0,30×0,16	0,70	384.723	—	—	Bandeiras e lanternas	19	3.260	5.449	Siemens	311,124	2	—	45
2,00×0,22×0,16	0,70	227.253	—	—	Semaphoros, bandeiras e lanternas.	28	5.311	16.293	»	750,021	3	2	46
2,00×0,18×0,16	0,80	655.500	—	—	Semaphoros, bandeiras, e lanternas.	31	8.740	17.720	—	874,000	2	5	47
2,00×0,20×0,14	0,44 a 0,75	250.554	—	—	Bandeiras, lanternas e explosivos.	287	—	—	Wheatstone e Morse	6.900,000	23	—	48
2,00×0,20×0,15	0,50 a 0,70	335.000	—	68	Semaphoros e placas	54	4.235	14.983	Spagnoletti-Morse	918,000	2	—	49
1,80×0,20×0,13	0,50 a 1,00	351.250	—	45	» »	24	4.105	9.865	» »	664,000	2 e 3	—	50
1,80×0,23×0,13	0,80	218.376	—	7	Semaphoros e bandeiras	8	1.750	1.750	Morse	275,000	1 e 2	3	51
1,80×0,18×0,16	0,75	1.235.500	—	—	Bandeiras e discos	36	15.894	15.930	»	883,000	1	3	52
1,80×0,18×0,14	0,75	134.400	—	—	» »	6	1.345	1.345	»	96,156	1	—	53

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGENS				BOIROS, PONTES E VIADUCTOS						EXTENSÃO DA MAIOR PONTE
		Superiores	Inferiores	Nivel	Total	De menos do 3m de vão		De 3 a 20m de vão		De 20 e mais metros de vão		
						Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	
						Metros		Metros		Metros		

I — DA

1	Rêde Cearense	Baturité	—	1	66	67	627	785,10	126	993,20	13	774,30	200,00
2		Sobral	—	2	4	6	550	401,16	80	367,30	7	250,00	250,00
3		Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150,00
4	Great-Western	Natal a Itamataby	37	—	—	37	280	253,00	46	342,50	2	77,80	42,60
5		Conde d'Eu	39	—	—	39	431	318,80	42	263,00	16	903,00	20,00
6		Recife ao S. Francisco	2	—	22	24	263	355,80	46	541,80	3	78,70	117,50
7		Central de Pernambuco	7	4	34	45	—	5.548,67	93	677,70	15	1.160,00	150,00
8		Sul de Pernambuco	1	—	6	7	521	378,05	74	610,91	7	226,05	122,80
9		Central de Alagôas e ramal	—	—	93	93	403	364,70	90	667,00	5	225,00	74,10
10		Ribeirão ao Bonito	—	—	4	4	89	88,80	5	43,10	—	—	28,00
11		Paulo Afonso	10	1	11	22	324	271,00	21	153,00	—	157,00	22,00
12		Babia ao S. Francisco	1	2	133	136	413	178,23	44	257,81	6	872,65	512,08
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	—	—	3	3	328	279,00	13	676,75	—	—	79,40
14		S. Francisco	50	—	—	50	1.045	650,00	91	518,00	10	337,10	51,52
15		Central da Bahia	—	46	43	92	901	634,44	58	347,00	5	(27,6)	386,00
16		Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17		Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18		Rêde Sul Mineira	1	1	829	831	3.442	2.653,00	184	1.203,00	30	1.438,00	240,00
19	Oeste de Minas	bitola, 0,75	—	—	56	53	3.183	3.378,01	134	1.079,00	14	710,80	180,00
		" 1,00	2	1	49	52	748	1.023,55	39	347,10	8	553,00	97,10
20	Goyaz	Formiga a Tigre	—	—	45	45	200	166,00	10	79,00	3	128,50	83,50
21		Araguary a Catalão	—	—	—	—	57	43,00	2	8,09	—	—	4,00
22		Paraná	2	—	51	53	1.459	1.081,15	198	1.272,00	47	1.762,32	159,00
23		D. Thereza Christina	1	5	37	43	239	193,00	27	275,00	16	1.971,00	1.435,00
24		Viação Ferreira do Rio Grande do Sul	7	8	535	550	6.133	5.875,00	836	5.331,00	262	9.192,00	1.551,26
25		Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26		Itapura a Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

II — CONCEDIDAS

27		Alcobaça á Praia Rainha	—	—	—	—	53	—	8	—	2	—	76,00
28		Caxias a Cajazeiras	—	1	3	4	122	103,35	14	95,37	1	20,00	20,00
29	Victoria a Minas.	Victoria á Itahira	—	—	—	—	1.056	740,55	90	839,00	16	920,60	313,00
30		Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	133	79,43	7	64,00	2	195,00	155,00
31		Recife ao Limoeiro e ramaes	—	—	11	11	611	517,10	73	435,00	5	370,00	130,00
32		Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	104	—	2	129,00	—
33	Leopoldina Railway.	Sumidouro	—	—	30	30	31	—	13	—	12	—	42,00
34		Prolongamento da B. de Araruama	—	—	15	33	13	—	—	—	—	—	13,60
35		Carangola e ramaes	2	—	2	4	391	434,42	109	497,03	10	618,00	355,00
36		S. Eduardo a Itapemirim	—	—	40	40	225	223,85	30	133,30	8	209,00	83,08

MAXIMO VÃO LIVRE	TUNNEIS		EXTENSÃO DO MAIOR TUNNEL	ESTAÇÕES				NUMERO DE							CHAVES		NUMERO DE ORDEN
	Numero	Extensão total entre bocas		1ª classe	2ª classe	3ª e 4ª classes	Total	Paradas	Armazens	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas de turma	Caixas de agua	Giradores e triângulos	Simplex	

UNIÃO

Metros		Metros																	
63,308	—	—	—	3	5	24	32	1	—	2	1	1	35	20	11	—	—	1	
55,000	—	—	—	4	3	6	13	1	16	2	—	1	—	10	—	49	3	2	
30,00	—	—	—	1	1	2	4	4	1	—	—	—	—	3	2	—	—	3	
21,300	—	—	—	—	—	—	9	8	6	2	1	1	20	7	2	87	—	4	
—	—	—	—	—	—	—	18	3	18	3	1	1	6	10	4	99	—	5	
27,70	1	150,00	150,00	4	4	10	18	1	15	3	3	1	5	9	5	113	—	6	
57,00	14	1.719,90	260,00	—	—	—	21	2	85	4	1	1	55	11	9	96	10	7	
43,60	2	320,00	220,00	7	2	13	22	—	3	2	1	1	36	13	6	114	—	8	
50,00	—	—	—	—	—	—	22	2	10	9	—	1	14	12	7	85	—	9	
—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	1	—	2	—	19	—	10	
—	—	—	—	1	1	1	3	5	8	2	1	1	4	3	3	37	—	11	
21,53	3	553,30	262,85	2	3	12	17	10	11	1	2	1	11	13	4	118	—	12	
12,40	—	—	—	1	4	2	7	—	8	2	—	1	—	5	3	52	—	13	
50,00	—	—	—	2	3	15	20	6	3	8	1	1	60	21	10	108	36	14	
90,00	1	65,00	65,00	1	3	18	12	12	23	14	—	1	120	19	7	89	6	15	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	
50,00	10	1.613,15	997,00	11	13	50	74	24	6	6	—	5	121	54	33	324	8	18	
30,00	—	—	—	3	6	22	41	6	4	3	1	2	78	26	27	177	—	19	
62,00	—	—	—	1	3	32	35	1	2	2	1	2	45	14	11	63	—	19	
83,50	—	—	—	—	—	—	7	3	—	1	—	1	21	7	3	37	1	20	
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	1	—	—	6	2	1	10	—	21	
70,00	14	1.732,50	420,00	10	7	8	25	3	22	6	3	1	56	19	12	145	1	22	
53,00	—	—	—	1	3	6	10	13	8	4	5	11	14	9	5	45	—	23	
133,00	1	80,00	80,00	11	10	93	131	37	41	7 a)	21	3	213	102	49	931	85	24	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	
—	—	—	—	2	—	—	2	—	2	—	—	—	3	—	1	—	—	26	

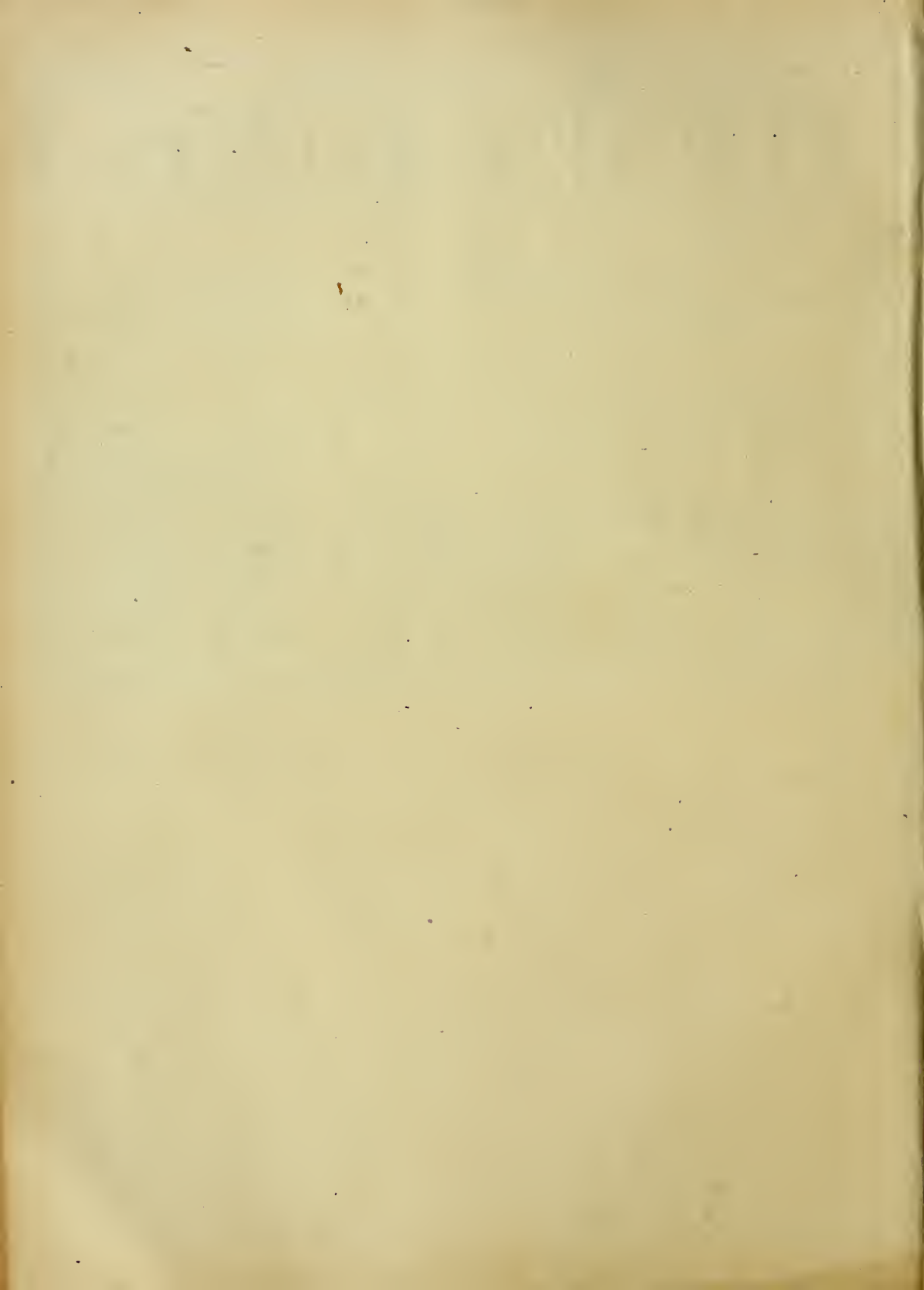
ELA UNIÃO

11,00	—	—	—	—	1	2	3	—	2	1	—	1	6	3	2	10	—	27
20,00	—	—	—	3	—	—	3	3	3	1	1	1	7	3	3	17	1	28
290,60	—	—	—	1	2	20	23	3	23	1	—	2	52	15	5	61	2	29
45,00	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	7	3	1	11	—	30
40,00	—	—	—	2	4	22	28	3	31	1	1	1	6	13	6	140	1	31
—	—	—	—	4	8	24	36	2	—	3	1	1	48	26	9	157	—	32
42,00	4	350,00	161,00	—	—	—	10	—	—	—	—	—	11	7	3	24	—	33
11,60	—	—	—	—	—	5	5	2	—	—	—	—	5	5	4	2	10	34
55,00	—	—	—	1	3	16	20	3	30	4	—	1	30	8	6	84	—	35
36,00	—	—	—	—	2	5	7	3	—	1	—	1	10	6	2	14	9	36

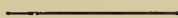
a) Abrigos para locomotivas.

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGENS				BOEIROS, PONTES E VIADUCTOS						EXTENSÃO DA MAIOR PONTE
		Superiores	Inferiores	Nível	Total	De menos de 3m de vão		De 3 a 20m de vão		De 20 e mais metros de vão		
						Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	
37	Central de Macahé	—	—	8	8	53	61,50	13	53,00	1	33,00	36,00
38	Leopoldina Railway. {	—	—	55	55	77	90,00	23	171,00	3	132,00	51,50
29		Norte.	—	—	—	—	—	5	63,67	8	303,66	75,00
40		Sul do Espírito Santo. . .	—	—	—	—	143	124,00	20	193,00	1	77,00
41	Corcovado	—	—	—	—	31	20,00	2	40,00	1	75,00	130,00
42	Rezende á Bocaina	—	—	15	15	125	—	13	—	—	—	18,00
43	Bananal.	—	—	14	14	57	53,00	5	77,00	2	40,00	26,00
44	Santos a Jundiaby.	5	6	24	35	356	245,00	32	177,00	22	2.127,00	198,00
45	Sorocabana e Ituaana {	6	—	124	130	155	105,40	6	40,00	2	110,00	100,00
46		Capão Bonito ao Salto Grande. . .	2	7	108	117	555	494,00	22	125,50	9	333,40
47	Baurú á Itapura	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rio Claro.	1	9	289	299	487	461,00	30	149,70	2	41,70	21,40
49	Mogyana . . {	—	6	147	153	1.003	—	19	303,50	5	677,65	462,00
50		Ribeirão Preto á Jaguára e Caldas	—	1	74	75	965	—	17	137,50	3	132,65
51	Quarahim a Itaquy	—	—	18	18	147	174,30	31	171,60	7	1.497,00	1.202,40
52	S. Paulo-Rio Grande . . {	—	1	103	104	2.050	1.340,20	79	432,80	31	1.510,00	425,00
53		Itararé ao Uruguay.	—	—	—	—	291	153,10	25	177,00	10	510,00

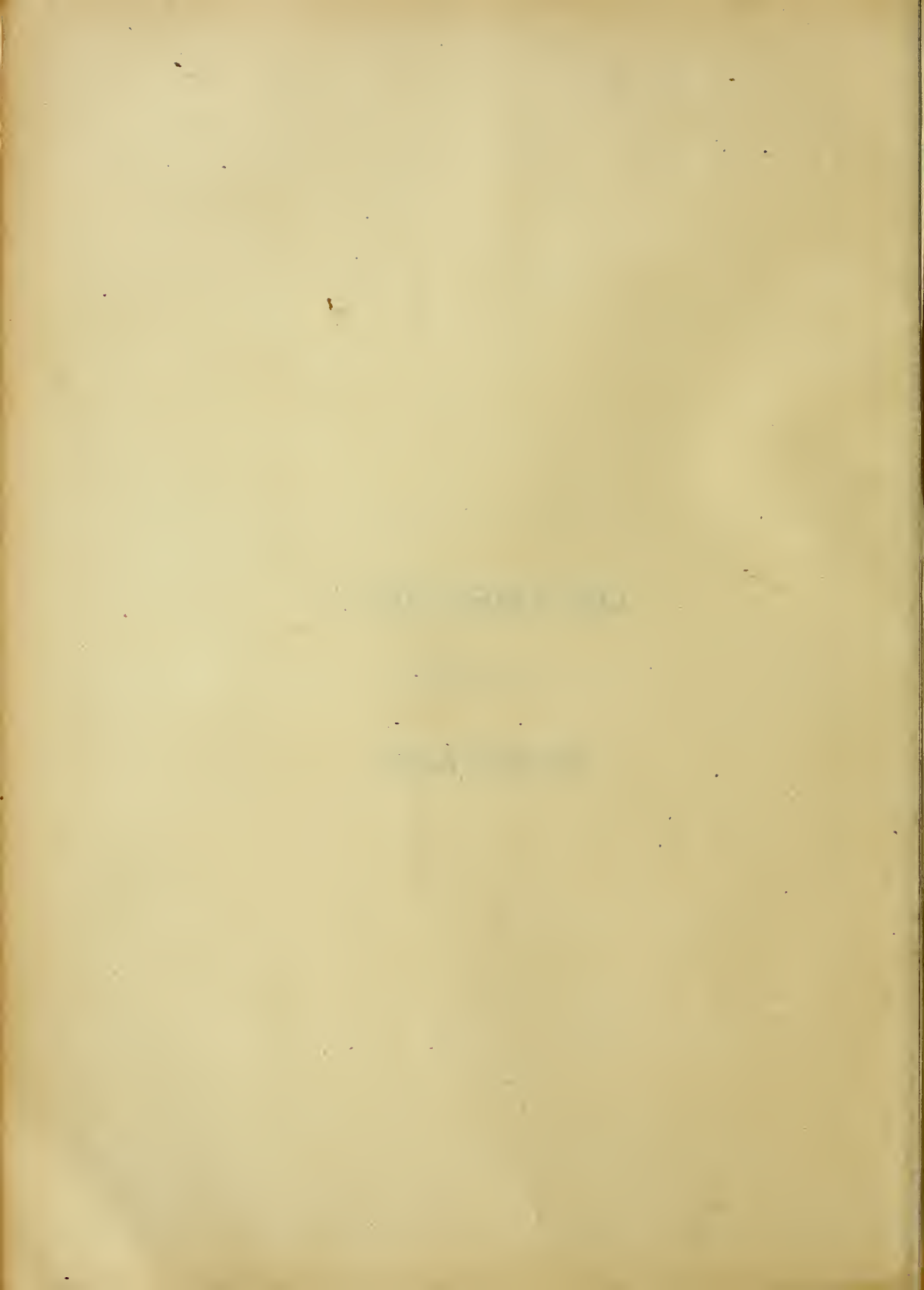
MAXIMO VÃO LIVRE	TUNNEIS		EXTENSÃO DO MAIOR TUNNEL	ESTAÇÕES				NUMERO DE								CHAVES		NUMERO DE ORDEN
	Numero	Extensão total entre bocas		1ª classe	2ª classe	3ª e 1ª classes	Total	Paradas	Armazens	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas do barma	Caixas de agua	Giradores e triangulos	Simples	Duplas	
Metros		Metros	Metros															
36,00	—	—	—	1	—	3	4	1	—	—	—	—	4	3	1	20	—	37
40,00	—	—	—	1	—	12	13	5	8	1	1	1	5	7	1	150	1	38
55,00	2	292,00	187,00	—	—	6	6	3	6	1	—	1	5	6	4	25	1	39
77,00	—	—	—	—	1	5	6	—	6	1	—	—	9	5	4	23	—	40
20,00	—	—	—	—	—	1	1	1	4	—	1	1	1	2	—	2	—	41
8,00	—	—	—	—	—	—	6	1	6	1	—	1	1	3	2	12	1	42
20,00	—	—	—	—	—	4	4	7	4	2	—	1	3	2	2	12	—	43
75,00	14	1.914,00	594,00	2	5	20	27	—	18	3	8	2	39	21	7	928	22	44
30,00	—	—	—	2	—	14	16	—	9	4	—	—	34	20	6	89	—	45
45,00	—	—	—	—	—	—	13	6	5	2	—	—	42	13	4	—	—	46
—	—	—	—	6	5	10	21	—	21	3	4	2	54	12	6	—	—	47
20,00	—	—	—	4	2	50	36	—	28	5	2	1	42	22	3	284	—	48
44,50	1	104,00	104,00	4	5	15	24	9	24	5	1	1	44	17	7	107	—	49
41,20	—	—	—	4	—	9	13	9	13	4	1	1	48	20	7	73	—	50
68,00	—	—	—	—	1	7	8	5	5	2	—	1	7	11	4	57	—	51
100,00	1	—	—	1	3	25	29	9	16	7	—	1	87	30	10	82	32	52
78,00	—	—	—	2	2	2	6	—	3	3	2	1	9	5	3	23	7	53



QUADRO N. 7

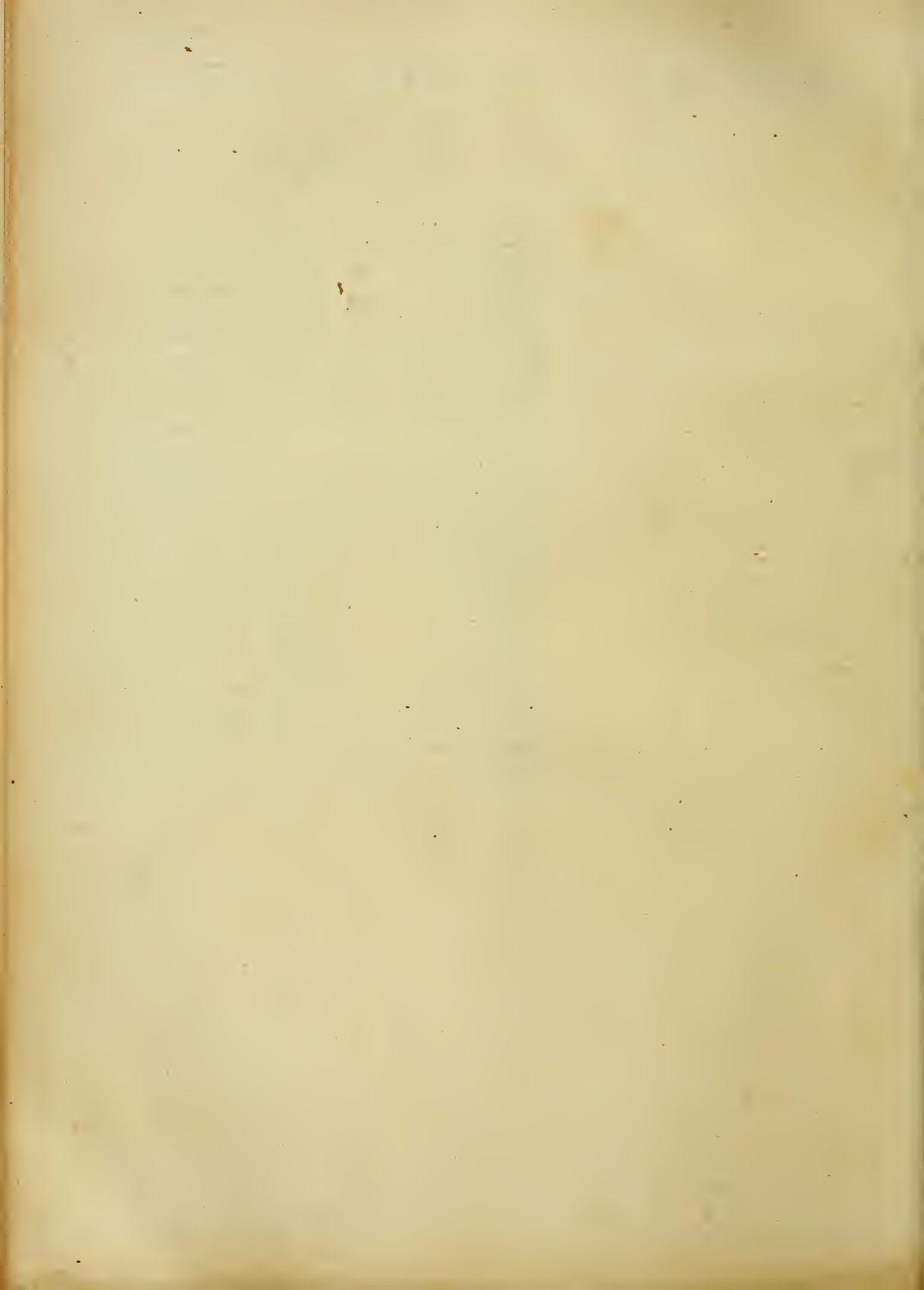


Araraquara



ESTAÇÕES, SITUAÇÃO, ALTITUDE E DATA DA INAUGURAÇÃO

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Araraquara	0,000	650,000	Outubro de 1898.
	Cesario Bastos	13,192	709,000	Idem.
	Itaquere	25,455	682,000	Idem.
	Santa Josepha	31,983	662,000	16 de março de 1899.
	Mattão	41,150	555,000	Idem.
	Dobrada	53,997	562,000	1 de abril de 1901.
	Santa Ernestina	63,471	559,000	Idem.
	Carlos Magalhães	71,912	515,200	7 de dezembro de 1901.
	Taquaratinga	82,259	515,000	Idem.
	Jurema	91,644	510,000	1 de setembro de 1908.
Araraquera	Icoarana	101,905	537,000	22 de fevereiro de 1909.
	Candido Rodrigues	106,460	539,600	1 de setembro de 1908.
	Fernando Prestes	117,112	517,200	22 de fevereiro de 1909.
	Santa Sophia	126,540	600,000	15 de junho de 1909.
	Santa Adelia	134,193	608,000	Idem.
	Pindorama	143,851	502,000	1 de janeiro de 1910.
	Villa Adolpho	159,000	492,000	17 de maio de 1910.
	Ibarra	174,000	482,000	29 de novembro de 1910.
	Ignacio Uchóa	195,000	—	20 de novembro de 1911.
	Cedral	210,000	—	1 de fevereiro de 1912.
	S. José do Rio Preto	228,000	—	10 de junho de 1912.
	Santa Josepha	0,000	662,000	16 de março de 1899.
Ramal de Ibitinga	Toriba	6,067	616,000	8 de janeiro de 1911.
	Cambuby	17,057	—	12 de agosto de 1911.



Bananal e Central do Brazil

Samuel Johnson's Dictionary

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Bananal	Saudade	0,000	Metros 377,800	3 de agosto de 1883.
	Rialto	12,000	—	Idem.
	Tres Barras	22,000	—	Idem.
	Bananal	28,000	—	Idem.
	Central (a)	0,000	5,540	29 de março de 1853.
	S. Diogo	1,607	3,900	20 de março de 1880.
	Lauro Müller	2,366	7,319	15 de maio de 1896.
	S. Cbristovão	3,439	3,840	2 de setembro de 1859.
	Derby	4,255	7,939	2 de agosto de 1885.
	Mangueira	4,869	11,175	19 de agosto de 1889.
Central do Brazil	S. Francisco Xavier	5,857	15,935	16 de maio de 1861.
	Rocha	6,492	11,100	1 de dezembro de 1885.
	Riachuelo	7,068	11,384	—
	Sampaio	7,751	16,590	12 de julho de 1885.
	Engenho Novo	8,606	16,372	29 de março de 1858.
	Meyer	9,497	22,655	13 de maio de 1889.
	Todos os Santos	10,208	26,850	21 de dezembro de 1868.
	Engenho de Dentro	11,291	25,600	10 de dezembro de 1873.
	Encantado	12,151	27,390	15 de abril de 1889.
	Piedade	13,117	34,802	Abril de 1873.
Central do Brazil	Dr. Frontin	14,875	40,130	1 de maio de 1886.
	Cascadura	15,116	33,534	29 de março de 1878.
	Madureira	16,500	28,622	15 de junho de 1890.
	D. Clara	17,121	28,730	9 de fevereiro de 1897.
	Rio das Pedras	18,106	20,004	17 de abril de 1898.
	Deodoro	22,056	16,300	8 de março de 1859.
	R. Albuquerque	24,174	23,069	—
	Anchieta	26,507	19,589	1 de outubro de 1896.
	Jeronymo de Mesquita	31,867	17,167	3 de março de 1894.
	Maxambomba	35,254	25,800	20 » » » 1858.
Central do Brazil	Morro Agudo	39,741	27,438	13 de abril de 1897.
	Austin	41,478	42,072	17 de setembro de 1896.
	Queimados	48,258	29,216	29 de março de 1858.
	Belém	61,675	29,913	8 de novembro de 1858.
	Ellison	68,087	83,609	17 de setembro de 1896.
	Oriente	70,944	155,188	16 de junho de 1878.
	Serra	75,393	213,945	Idem.
	Scheid	77,831	252,195	21 de abril de 1893.
	Palmeiras	82,023	226,380	Junho de 1873.
	Rodeio	85,410	356,318	12 de julho de 1863.
Central do Brazil	Ottoni	89,686	416,065	1 de maio de 1894.
	Mendes (Parada)	91,861	417,718	2 de fevereiro de 1911.
	Mendes	92,529	413,000	7 de agosto de 1864.
	Engenheiro Morsing	96,110	397,600	1 de maio de 1894.
	Sant'Anna	102,221	362,700	7 de agosto de 1864.
	Barra	103,120	357,360	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Ypiranga	115,485	354,445	13 de abril de 1865.
	Sebastião de Lacerda . . .	124,368	350,500	20 de abril de 1898.
	Barão de Vassouras	128,416	354,400	18 de junho de 1865.
	Juparanã	132,036	341,045	17 de dezembro de 1865.
	Concordia	142,570	324,100	12 de abril de 1879.
	Commercio	146,660	320,100	23 de novembro de 1866.
	Alliança	153,940	312,200	28 de setembro de 1881.
	Casal	159,034	349,653	1 de outubro de 1867.
	Niemeyer	165,397	344,852	12 de janeiro de 1898.
	Paty	170,081	296,857	5 de maio de 1867.
	Boa Vista	177,624	282,900	5 de julho de 1885.
	Parahyba do Sul	187,069	250,388	11 de agosto de 1887.
	Entre Rios	197,465	273,000	13 de outubro de 1867.
	Fernandes Pinheiro (a) . .	204,510	336,712	23 de abril de 1893.
	Serraria	212,182	304,610	20 de setembro de 1874.
	Souza Agular	217,000	304,725	3 de novembro de 1894.
	Parabybuna	225,843	335,400	28 de setembro de 1874.
	Barra Longa	229,338	349,320	21 de julho de 1911.
	Sohragy	233,249	451,851	31 de outubro de 1875.
	Barão de Cotegipe	245,306	465,636	5 de novembro de 1885.
	Mathias Barbosa	252,907	474,788	31 de outubro de 1875.
	Cedofeita	256,522	545,298	30 de dezembro de 1875.
Central do Brazil	Retiro	266,457	649,700	Idem.
(Continuação)	Juiz de Fora	275,283	675,506	Idem
	Mariano Procopio	277,737	677,380	20 de novembro de 1876.
	Creosotagem	284,764	679,860	—
	Bemfica	288,745	684,630	1 de fevereiro de 1877.
	Dias Tavares	293,947	693,500	31 de julho de 1894.
	Chapéu d'Uvas	303,275	704,682	1 de fevereiro de 1877.
	Ewhank	310,170	776,600	12 de outubro de 1890.
	Sergio de Macedo	317,494	—	—
	Palmyra	324,175	837,442	1 de fevereiro de 1877.
	Mantiqueira	337,280	878,775	16 de junho de 1878.
	Rocha Dias	344,500	998,500	17 de setembro de 1896.
	João Ayres	351,500	1.115,500	16 de junho de 1878.
	Sítio (b)	364,000	1.010,000	21 de março de 1878.
	Registro	363,000	1.039,200	15 de agosto de 1895.
	Barbacena	378,000	1.420,000	27 de junho de 1880.
	Sanatorio	380,000	1.411,000	1 de dezembro de 1892.
	A. Vasconcellos	389,300	1.052,500	1 de fevereiro de 1935.
	Ressaquinha	402,700	1.404,000	12 de abril de 1882.
	Hermillo Alves	411,000	1.447,500	2 de março de 1898.
	Carandahy	419,500	1.057,500	28 de outubro de 1881.
	Herculano Penna	424,500	1.406,300	28 > > > 1894.
	Pedra do Sino	429,600	1.062,300	19 de maio de 1894.
	Christiano Ottoni	438,400	988,300	15 de dezembro de 1883.

(a) Posição da linha divisória dos Estados de Minas e Rio: Kilometro 209,833.

(b) Entroncamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Buarque de Macedo	449,800	Metros 978,500	15 de dezembro de 1888.
	Lafayette	462,300	931,700	Idem.
	Gagé	473,212	889,748	6 de maio de 1899.
	Coogonbas	479,412	885,748	25 de agosto de 1886.
	Lobo Leite	482,741	892,823	—
	Chrockatt	491,489	1.016,425	3 de novembro de 1897.
	Miguel Burnier	497,931	1.426,143	16 de julho de 1887.
	Engeheiro Corroia	509,593	975,303	1 de dezembro de 1896.
	Itabyra do Campo	523,534	848,143	16 de julho de 1887.
	Esperança	527,706	840,586	—
	Aguiar Moreira	535,867	786,436	31 de janeiro de 1898.
	Rio Acima	550,692	739,356	1 de junho de 1890.
	Raposos	570,814	715,536	13 de fevereiro de 1891.
	Sabará (a)	582,424	704,536	Idem.
	General Carneiro	590,310	694,536	1 de fevereiro de 1895.
	C. Eduardo	601,824	694,536	—
	Rio das Velhas	610,381	680,536	6 de abril de 1893.
	Kilometro 618	617,491	682,431	—
	Vespasiao	627,292	680,736	6 de novembro de 1894.
	Nova Granja	632,440	690,098	—
	Dr. Lund	642,504	691,695	3 de maio de 1898.
	Pedro Leopoldo	648,022	698,034	17 de junho de 1895.
	Mattosinhos	658,460	743,000	31 de agosto de 1895.
	Prudente de Moraes	672,000	773,736	14 de setembro de 1896.
	Sete Lagoas	684,325	771,236	Idem.
	Silva Xavier	705,279	788,436	20 de fevereiro de 1899.
	Tabocas	714,330	683,100	28 de novembro de 1903.
	Araçá	728,546	702,100	Idem.
	Cordisburgo	743,467	664,000	5 de agosto de 1904.
	Maquioé	764,077	671,000	Idem.
	Mascarenbas	769,740	735,000	—
	Gustavo da Silveira	787,117	605,000	5 de agosto de 1904.
	Curvello	797,297	632,900	Idem.
	Tamboril	812,000	580,820	28 de outubro de 1906.
	Ozorio	829,631	682,304	Idem.
	Curralinho	852,174	607,571	Idem.
	Contraia	875,021	536,508	Idem.
	Beltrão	894,288	510,409	26 de fevereiro de 1908.
	Lassance	918,989	520,535	Idem.
	Porto Faria	939,799	500,479	1 de fevereiro de 1910.
	Varzea de Palmas	962,575	438,378	Idem.
	Buritys	976,326	488,928	28 de maio de 1910.
	Pirapora	1.005,910	472,060	Idem.
	Central	0,000	4,935	29 de março de 1888.
Ramal da Gambôa	Marítima	1,308	4,500	25 de outubro de 1880.
Ramal de Santa Barbara	Sabará	0,000	704,536	13 de fevereiro de 1891.

(a) Entroncamento do Ramal de Santa Barbara.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Ramal de Santa Barbara	Caeté	25,998	Metros 935,146	11 de setembro de 1908.
	Rancho Novo	36,908	—	12 de novembro de 1910.
Ramal de Matadouro	Deodoro	0,000	16,300	8 de março de 1859.
	Villa Militar	2,208	20,960	—
	Realengo	5,340	32,314	2 de dezembro de 1878.
	Bangú	9,033	40,430	1 de maio de 1890.
	Santissimo	13,827	47,455	23 de novembro de 1890.
	Campo Grande	19,565	26,000	2 de dezembro de 1878.
	Paciência	27,027	20,865	1 de junho de 1897.
Ramal de Macacos	Santa Cruz	32,748	8,782	2 de dezembro de 1878.
	Matadouro	34,009	5,200	1 de janeiro de 1884.
	Antas	0,000	29,943	1 de agosto de 1861.
	Macacos	2,366	42,000	Idem.
	Barra	108,420	357,360	7 de agosto de 1861.
	Santa Cecília	112,412	—	—
	Vargem Alegre	121,785	364,000	20 de janeiro de 1871.
	Pinheiro	130,078	365,585	25 de março de 1871.
	Rademaker	138,233	373,766	1 de novembro de 1892.
	Volta Redonda	144,349	374,200	16 de setembro de 1871.
	Barra Mansa	153,936	376,000	Idem.
	Saudade	156,337	377,800	8 de agosto de 1883.
	Pombal	161,643	380,600	24 de setembro de 1874
Floriano	172,760	387,000	10 de agosto de 1872.	
Bulhões	179,803	397,890	15 de outubro de 1897.	
Surubý (a)	183,703	397,290	Dezembro de 1878.	
Rezonde	190,598	394,600	8 de fevereiro de 1873.	
Marechal Jardim	197,608	399,230	8 de março de 1898.	
Campo Bello	203,543	407,640	23 de março de 1873.	
Ramal de S. Paulo	Itatiaya	210,890	446,000	2 de janeiro de 1874.
	Engenheiro Passos (b)	216,339	465,872	30 de junho de 1873.
	Queluz	227,846	470,870	18 de julho de 1874.
	Villa Queimada	236,575	481,619	1 de setembro de 1876.
	Lavrinhas	245,700	507,812	12 de outubro de 1874.
	Cruzeiro (c)	252,155	514,012	4 de setembro de 1893.
	Embahú	259,088	510,819	—
	Cachoeira	265,278	520,490	20 de julho de 1875.
	Cannas	272,093	527,590	23 de setembro de 1892.
	Lorena	280,381	537,600	8 de julho de 1877.
	Guaratinguetá	293,070	527,000	Idem.
	Apparecida	297,880	551,000	Idem.
	Roseira	308,430	544,030	27 de março de 1877.
	Moreira Cesar	314,685	554,830	15 de julho de 1898.
Pindamonhangaba	325,700	552,230	18 de janeiro de 1877.	
Andrade Pinto	336,077	561,830	31 de janeiro de 1898.	

(a) Entroncamento da E. F. de Rezonde á Bocaina.

(b) Posição da linha divisória dos Estados de S. Paulo e Rio: *Kilometro 219,416.*

(c) Entroncamento da E. F. Minas e Rio.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Ramal de S. Paulo (Continuação)	Taubaté	312,320	Metros 536,027	27 de dezembro de 1876.
	Quiririm	350,320	553,077	Idem.
	Caçapava	333,742	562,027	1 de outubro de 1876.
	Eugenio de Mello	374,049	556,062	22 de março de 1898.
	S. José dos Campos	387,626	594,027	1 de agosto de 1876.
	Limoeiro	396,308	581,088	5 de outubro de 1891.
	Jacarehy	404,332	586,053	2 de julho de 1876.
	Bom Jesus	412,937	590,010	5 de agosto de 1894.
	Kilometro 418	418,196	—	—
	Guararema	423,659	595,045	2 de julho de 1876.
	Sabauna	434,561	680,049	1 de janeiro de 1893.
	Mogy das Cruzes	447,334	761,427	6 de dezembro de 1875.
	Suzano	459,375	757,100	Idem.
	Poá	463,364	761,100	Idem.
	Ramal de Porto Novo	Lageado	471,914	774,336
Itaquera		472,080	767,999	Idem.
Guayanna		488,393	751,490	2 de agosto de 1891.
Penha		489,573	745,180	6 de novembro de 1875.
Norte		496,312	749,000	Idem.
Entre Rios (a)		497,669	272,800	13 de outubro de 1867.
Santa Fé		205,666	264,800	27 de junho de 1869.
Penha Longa		212,480	305,100	9 de junho de 1887.
Chiador (b)		246,833	285,232	27 de junho de 1869.
Anta		224,439	243,643	2 de dezembro de 1875.
Sapucaia (c)		233,710	214,588	20 de janeiro de 1871.
Benjamin Constant		240,793	183,631	6 de agosto de 1871.
Teixeira Soares		245,182	169,360	13 de maio de 1897
Simplicio		250,206	152,549	2 de agosto de 1871.
Porto Novo		261,433	143,304	Idem.
Ramal de Ouro Preto	Miguel Burnier	497,931	1.126,143	—
	Uzina	504,165	1.149,318	—
	Kilometro 508	507,649	1.216,741	—
	Hargreaves	514,890	1.333,338	1 de outubro de 1896.
	Rodrigo Silva	520,788	1.278,556	1 de janeiro de 1883.
	Triphuy	531,186	1.071,212	—
	Ouro Preto	540,236	1.060,885	1 de janeiro de 1883.
	General Carneiro	590,310	694,536	1 de fevereiro de 1895
	Marzagão	592,561	776,248	—
	Freitas	596,796	803,504	—
Ramal de Belo Horizonte	Belo Horizonte	604,653	836,633	7 de setembro de 1895
	Central	0,000	4,965	7 de janeiro de 1902.
	Lauro Muller	2,366	7,500	—
Linha Auxiliar	S. Christovão	3,512	4,591	—
	Mangueira	4,831	11,010	28 de março de 1898.

(a) Posição da linha divisória dos Estados do Rio e Minas: Kilometro 204,635. (Rio Parahyuna.)

(b) Idem: Kilometro 223,300. (Rio Parahyba.)

Kilometro 234,151. (Idem.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Jockey-Club.	6,60	Metros 5,413	---
	Heredia de Sá	7,930	4,719	---
	Vieira Fazenda.	8,501	3,520	---
	Del Castillo.	10,187	15,334	---
	Cintra Vidal	12,593	19,214	---
	Terra Nova	13,285	24,300	---
	Thomaz Coelho.	14,562	24,455	---
	Cavalcante.	15,939	33,553	---
	Engenheiro Leal.	16,901	41,563	---
	Eduardo de Araujo.	17,679	38,136	---
	Inharajá.	19,822	17,539	---
	Honorio Gurgel.	21,742	14,053	---
	Costa Barros.	25,403	18,522	28 de março de 1893.
	Thomazinho	23,758	19,413	Idem.
	Andrade de Araujo.	36,418	11,818	Idem.
Linha Auxiliar.	Ambahy	41,900	22,700	Idem.
(Continuação)	Santa Rita	44,042	30,197	Idem.
	S. José (parada)	45,722	26,435	Idem.
	Carlos Sampaio.	50,011	49,302	idem.
	Aljezur (parada).	57,522	28,965	Idem.
	Theophilo Cunha.	62,722	36,629	Idem.
	Belém	69,947	29,921	Idem.
	Paes Leme.	82,539	47,693	Idem.
	Sertão	87,993	61,200	Idem.
	Bomfim.	94,916	155,500	Idem.
	Vera Cruz	104,646	398,000	Idem.
	Conrado Niemeyer	103,549	499,200	Idem.
	Governador Portella.	113,952	634,900	Idem.
	Barão de Javary	115,930	627,100	Idem.
	Estiva	118,436	641,700	Idem.
	Monte Alegre.	121,914	505,100	Idem.

Central do Rio Grande do Norte, Corcovado,
Dourado, Funilense e Goyaz

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Central do Rio Grande do Norte	Natal	0,000	Metros 2,850	13 de junho de 1906.
	Igapó (Parada).	4,000	2,850	Idem.
	Extremoz (Parada).	16,000	41,850	Idem.
	Ceará-mirim.	33,811	11,850	Idem.
	Itapassaroca (Parada).	45,450	47,450	15 de novembro de 1906.
	Taipú	56,000	41,850	15 » » » 1907.
	Baixa Verde.	88,554	62,000	12 de outubro de 1910.
	Cardoso (Parada)	100,994	—	4 de setembro de 1911.
	Cosme Velho.	0,000	38,800	1 de julho de 1885.
	Morro do Inglez.	0,700	111,200	Idem.
Corcovado	Sylvestre.	1,260	254,600	Idem.
	Paineiras	2,750	465,000	Idem.
	Corcovado	3.840	667,800	Idem.
	Ribeirão Bonito	0,000	588,000	outubro de 1900.
	Sampaio Vidal.	13,000	516,500	1 de janeiro de 1911.
	Trabijú	19,000	533,300	9 de maio de 1903.
	Pedro Alexandrino.	41,000	584,000	2 de junho de 1940.
	Bocaina	50,000	615,200	Idem.
	Izar	57,000	582,000	1 de janeiro de 1911.
	Tabóca.	66,000	553,000	Idem.
Dourado	Santa Eulalia	72,000	524,000	Idem.
	Bariry	82,000	433,000	Idem.
	Ribeirão Bonito	0,000	588,000	outubro de 1900.
	Ferraz Salles.	10,000	—	Idem.
	Dourado	20,000	—	dezembro de 1900.
	Santa Clara	27,000	—	9 de maio de 1903.
	Trabijú	34,000	—	Idem.
	Boa Esperauça.	42,000	—	Idem.
	Java.	50,000	567,500	20 de agosto de 1905.
	Ponte Alta.	59,000	525,000	Idem.
Ramal de Jahú	Gavião Peixoto.	71,000	—	1 de abril de 1908.
	Nova Paulicéa.	77,000	—	1 de outubro de 1908.
	Nova Europa.	85,000	—	Idem.
	Tabatinga	103,000	—	15 de janeiro de 1909.
	Ibitinga	124,000	—	14 de novembro de 1910.
	Porto Rangel.	0,000	—	1 de maio de 1912.
	Moraes Barros.	5,000	—	Idem.
	Bica da Pedra	19,000	—	Idem.
	Carlos Botelho (Campinas)	0,000	668,300	21 de junho de 1908.
	Guanabara.	2,000	638,300	Idem.
Funilense	Barão Geraldo	10,000	—	1 de janeiro de 1910.
	José Paulino	23,000	—	—
	Engenho	25,000	—	—
	Cosmopolis.	43,000	—	11 de setembro de 1899.
	Arthur Nogueira.	52,000	644,167	21 de junho de 1908.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Funilense. (Continuação)	Guaíquica	66,000	Metros —	1 de novembro de 1911.
	Xadrez	74,000	—	2 de julho de 1912.
	Engenheiro Coelho.	87,000	—	Idem.
Goyaz (Linha Tronco)	Formiga	0,000	803,600	—
	Arcos	30,317	749,600	20 de abril de 1908.
	S. Miguel.	50,300	612,600	25 de setembro de 1908.
	Porto Real	61,310	606,400	19 de dezembro de 1908.
	Franklin Sampaio	81,706	625,600	30 de dezembro de 1909.
	Bambuhy.	113,176	659,300	1 de maio de 1910.
	Perdição	134,297	630,000	15 de maio de 1911.
	Tigre	150,551	658,000	23 de setembro de 1911.
	Cambuhy.	162,324	606,000	1 de outubro de 1912.
	Urubá	173,848	994,000	Idem.
Ramal de Araguay.	Araguay (a)	0,000	930,300	23 de setembro de 1911.
	Araguay	0,121	930,300	Idem.
	Amanhece	14,930	912,700	Idem.
	Engenheiro Bethout	52,338	506,900	Idem.

(a) A origem ou zero é o ponto em que se faz a ligação desta linha com a da Companhia Mogyana.

Compagnie Auxiliaire



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Porto Alegre	338,625	metros 5,200	11 de abril de 1874.
	Navegantes	385 309	5,200	Idem.
	Gravatáhy	383.225	5,360	Idem.
	Candás	374,423	20,540	Idem.
	Sapucaia	362,486	32,260	Idem.
	S. Leopoldo	355,507	10,420	Idem.
	Neustadt	353,363	9,260	Idem.
	Portão	340,415	46,460	2 de julho de 1909.
	Capella	331,433	38,410	Idem.
	Parecy	321,652	39,360	Idem.
	Montenegro	312,257	13,860	Idem.
	Fortaleza	300,140	33,660	10 de maio de 1910.
	Gil	286,312	41,300	Idem.
	Barreto	270,412	15,360	Idem.
	Ligação	259,815	23,900	23 de janeiro de 1911.
	Santo Amaro	242,616	13,910	7 de março de 1883.
	Monte Alegre	223,423	16,540	Idem.
	João Rodrigues	205,822	16,410	Idem.
	Couto	184,202	29,190	Idem.
	Rio Pardo	180,709	21,690	Idem.
	Pedernoiras	161,399	22,590	Idem.
	Bexiga	133,209	27,590	Idem.
	Cachoeira	114,566	70,480	Idem.
	Ferreira	100,595	32,610	13 de outubro de 1885.
	Jacuby	79,712	32,450	Idem.
	Estiva	66,053	39,650	Idem.
	Restinga Secca	50,733	44,430	Idem.
	Arroio do Só	29,575	59,030	Idem.
	Colonia	11,842	76,780	Idem.
	Santa Maria	0,000	113,390	Idem.
	Canabarro	21,903	130,790	23 de dezembro de 1890
	S. Pedro	44,153	107,390	Idem.
	S. Lucas	67,903	95,390	Idem.
	Umbá	91,559	90,390	Idem.
	Cacequy	112,892	89,090	Idem.
	Entroncamento	123,300	86,630	15 de novembro de 1909.
	Saycan	125,906	87,250	22 do novembro de 1907.
	Itapevy	145,152	85,000	Idem.
	Jacaquá	165,121	80,400	Idem.
	Tigre	188,477	78,000	Idem.
	Passo Novo	202,146	82,200	Idem.
	Palma	216,790	131,000	Idem.
	Alegrete	231,793	92,400	Idem.
	Capivary	247,737	126,600	21 de dezembro de 1907.
	Inhanduby	259,841	91,300	Idem.
	Guassú-Bol	273,702	116,800	Idem.
	Ibirocay	301,441	75,400	Idem.
	Touro Passo	311,639	121,600	Idem.

Compagnie Auxillaire:

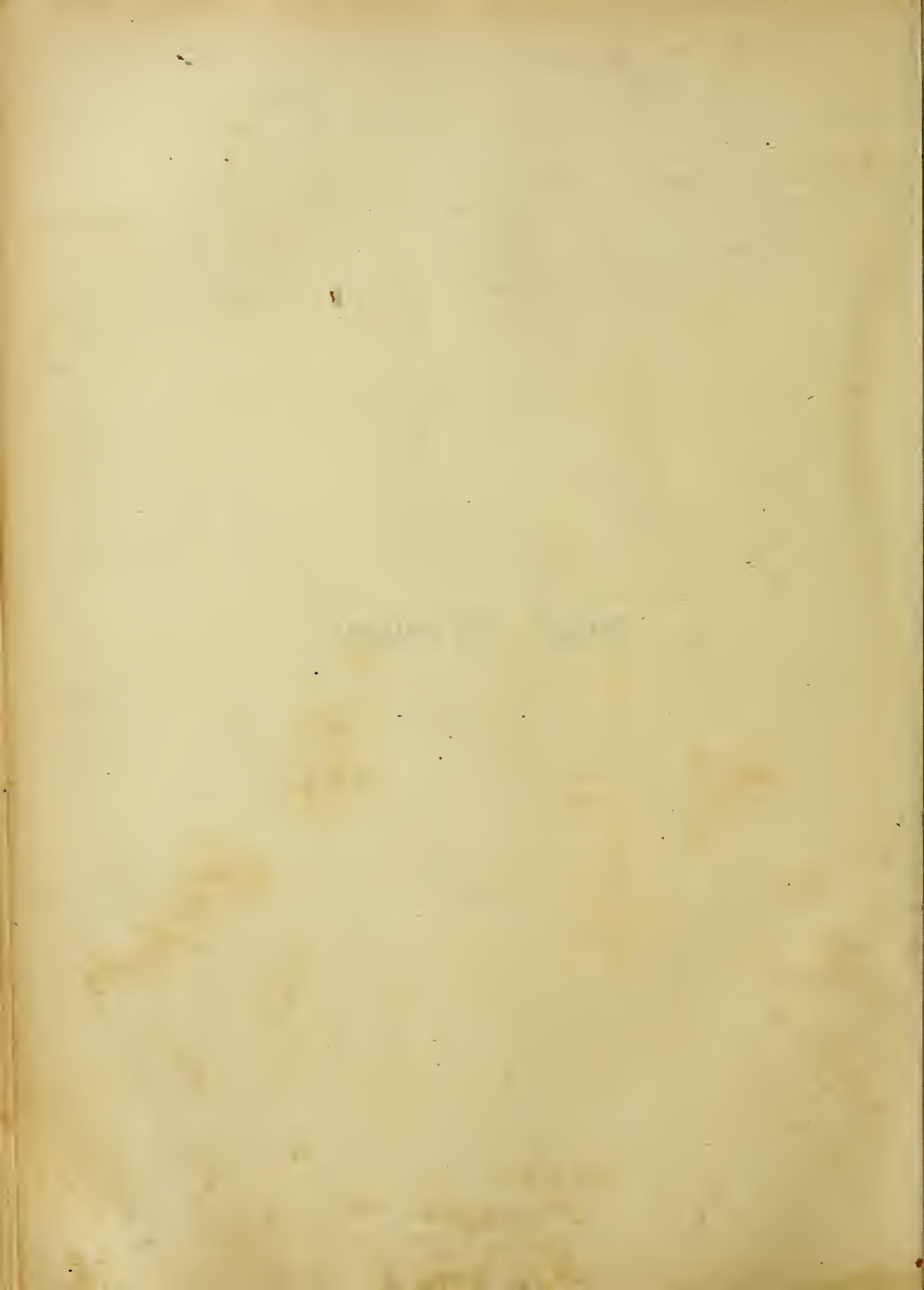
Porto Alegre a Uruguayana.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Porto Alegre a Uruguayana (Continuação)	Carumbé	334,317	115,000	21 de dezembro de 1907.
	Pindahy-nirim	351,037	73,600	Idem.
	Uruguayana	373,660	74,400	Idem.
Cacequy a Rio Grande	Cacequy	0,000	89,090	24 de agosto de 1896.
	Azevedo Sodré	32,748	101,430	Idem.
	Bella Vista	65,742	149,690	Idem.
	S. Gabriel	77,093	108,780	Idem.
	Vaccacahy	91,260	107,380	8 de outubro de 1900.
	Suspiro	113,618	160,980	Idem.
	Ibaré	134,896	192,900	Idem.
	Tres Estradas	154,291	358,470	Idem.
	S. Sebastião	139,378	381,260	3 de dezembro de 1896.
	Bagé	207,085	203,000	2 de dezembro de 1834.
	Rio Negro	231,307	181,330	Idem.
	Santa Rosa	246,811	191,759	Idem.
	Candiota	261,826	191,800	Idem.
	Pedras Altas	291,431	337,620	Idem.
	Nascente	307,912	183,510	Idem.
	Cerro Chato	333,815	99,210	Idem.
	Basilio	338,216	50,350	Idem.
	Piratiny	385,666	27,040	Idem.
	Cerrito	386,963	25,590	Idem.
Passo das Pedras	401,289	28,830	Idem.	
Capão do Leão	420,072	27,110	Idem.	
Theodosio	422,389	17,180	Idem.	
Pelotas	434,822	3,540	Idem.	
Povo Novo	454,285	14,900	Idem.	
Quinta	470,186	6,830	Idem.	
Juncção	482,631	2,830	Idem.	
Rio Grande	485,521	3,030	Idem.	
Maritima	489,376	2,200	Idem.	
Costa do Mar	Juncção	0,000	2,830	2 de dezembro de 1884.
	Vieira	5,976	2,590	Janeiro de 1899.
	Senandes	12,276	2,360	Idem.
	Bolacha	14,276	2,280	Idem.
Couto á Santa Cruz	Villa Siqueira	16,566	2,200	Idem.
	Couto	0,000	29,190	15 de novembro de 1905.
Neustadt á Taquara	Santa Cruz	31,099	47,690	Idem.
	Neustadt	0,000	9,260	15 de agosto de 1903.
	Novo Hamburgo	7,466	27,390	Idem.
	Hamburg-Berg	10,275	57,850	Idem.
	Campo Bom	17,147	23,080	Idem.
	Sapyranga	26,785	32,390	Idem.
	Amaral Ribeiro	30,601	52,080	Idem.
Campo Vicente	Nova Palmeira	34,913	41,860	Idem.
	Campo Vicente	39,419	33,570	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Leusstadt á Taquara	Parobé	47,419	47,250	15 de agosto de 1903.
(Continuação)	Taquara	53,415	23,850	Idem.
	Montenegro	0,000	13,860	2 de julho de 1909.
	Cafundó	9,938	18,000	Idem.
	Victoria	16,064	27,000	Idem.
	Maratá	19,336	27,000	Idem.
	Esperança	27,339	159,000	1 de dezembro de 1909.
	Linha Bonita	38,127	371,280	Idem.
João do Montenegro a Caxias	S. Salvador	45,756	436,000	Idem.
	Barão	59,070	650,000	Idem.
	Carlos Barbosa	71,940	679,000	27 dezembro de 1900.
	Nova Sardenha	86,774	701,700	13 de maio de 1910.
	Nova Vicenza	95,666	763,040	Idem.
	Forqueta	102,870	788,000	24 de maio de 1910.
	Caxias	115,500	759,000	Idem.
	Entroneamento	0,000	83,630	15 de novembro de 1909.
	S. Simão	10,565	39,080	Idem.
	Corte	31,415	94,130	Idem.
	Rosario	43,371	114,030	Idem.
ayan á Sant'Anna do Livramento	Guará	70,458	113,280	30 de outubro de 1910.
	Santa Rita	88,230	167,480	15 de junho de 1910.
	Porteirinha	111,619	126,020	30 de agosto de 1910.
	Palomas	135,006	185,620	3 de outubro de 1910.
	Sant'Anna	156,306	183,820	30 de outubro de 1910.
	Santa Maria	0,000	113,330	20 de novembro de 1894.
	Pinhal	18,400	462,810	Idem.
	Philippson	25,900	462,210	Idem.
	Val de Serra	35,533	492,810	Idem.
	Taquarembó	50,828	501,810	Idem.
	Julio de Castilhos	72,864	503,810	Idem.
	Tupaceretan	98,615	458,440	Idem.
	Espinilho	128,376	420,230	Idem.
	Cruz Alta	161,420	468,440	Idem.
	Lagoão	182,890	436,610	31 de maio de 1897.
	Porongos	208,488	501,010	Idem.
Santa Maria a Uruguaí	Santa Barbara	226,093	521,010	Idem.
	Pinheiro Marcado	261,511	541,010	Idem.
	S. Bento	286,000	563,910	15 de novembro de 1897.
	Carázinbo	300,790	592,130	Idem.
	Pulador	329,940	597,050	31 de janeiro de 1898.
	Passo Fundo	355,435	670,210	Idem.
	Coxilha	381,736	696,610	3 de maio de 1910.
	Sertão	401,091	711,510	Idem.
	Erechim	411,979	759,610	Idem.
	Erebango	424,954	761,960	Idem.
	Capo-Eré	439,401	779,020	Idem.
	Paiol Grande	461,438	736,660	30 de agosto de 1910.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Baliza	481,838	728,600	30 de agosto de 1910.
	Barro	493,415	755,750	Idem.
Santa Maria á Uruguayana	Viaductos	505,238	587,180	25 de outubro de 1910.
	Cannavial	518,766	428,920	Idem.
	Marcellin) Ramos	534,333	363,620	Idem.

Great Western



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Jaraguá	0,000	3,300	2 de dezembro de 1834
	Maceió	2,500	4,500	Idem.
	Bebedouro	8,500	3,000	Idem.
	Fernão Velho	14,600	4,050	Idem.
	Satuba	19,500	5,500	Idem.
	Utinga	26,500	12,000	Idem.
	Cachoeira	32,000	13,000	Idem.
	Rio Largo	34,000	42,000	Idem.
	Lourenço de Albuquerque	(a) 35,000	46,000	Idem.
	Bom Jardim	44,800	65,500	Idem.
	Itamaracá	53,500	71,000	Idem.
	Muricy	64,300	83,000	Idem.
	Nicho	71,000	89,000	Idem.
Central de Alagoas, Ramal de Viçosa e prolongamento	Branquinha	75,000	103,000	Idem.
	União	83,000	146,700	Idem.
	Urupema	47,200	108,600	21 de dezembro de 1891.
	Bittencourt	55,000	148,800	Idem.
	Atalaia	61,000	58,000	Idem.
	Estrada Branca	68,000	64,000	Idem.
	Capella	73,700	78,600	Idem.
	Euclides Malta	83,500	108,000	Idem.
	Gamelleira	87,900	120,600	Idem.
	Viçosa	97,000	214,900	Idem.
	Annel	106,408	247,000	29 de dezembro de 1911,
	Pau'lo Jacintho	117,913	274,700	19 do maio de 1912.
	Quebrangulo	137,990	312,000	14 do dezembro de 1912.
	Parada	141,060	—	29 de dezembro de 1912.
	Central (Recife)	0,000	2,400	25 de março de 1885.
	Afogados	3,073	3,800	1 de janeiro de 1900.
	Areias	6,552	5,000	1 de maio de 1891.
	Tigipió	8,791	11,100	25 de março de 1835.
	Seccorro	14,375	33,000	Idem.
	Jaboatão	16,428	45,000	Idem.
	Morenos	27,353	85,000	15 de agosto de 1885.
	Tapéra	33,285	155,000	10 de novembro de 1885.
	Victoria	50,970	146,000	9 de janeiro de 1886.
	F. Glycerio	64,100	190,900	8 de maio de 1886.
Central de Pernambuco	Russinha	72,075	293,000	21 de agosto de 1887.
	Gravatá	89,210	448,400	4 de janeiro de 1891.
	Bezerras	111,660	459,000	1 de dezembro de 1895.
	Gonçalves Ferreira	127,000	509,100	Idem.
	Carnarú	139,100	537,700	Idem.
	S. Cetano	161,000	548,600	Idem.
	Antonio Olyntho	179,000	565,000	25 de dezembro de 1896.
	Belle Jardim	185,766	603,800	2 de fevereiro de 1906.
	Sanharó	212,056	613,000	1 de novembro de 1903.

(a) Entrocamento do ramal de Viçosa.

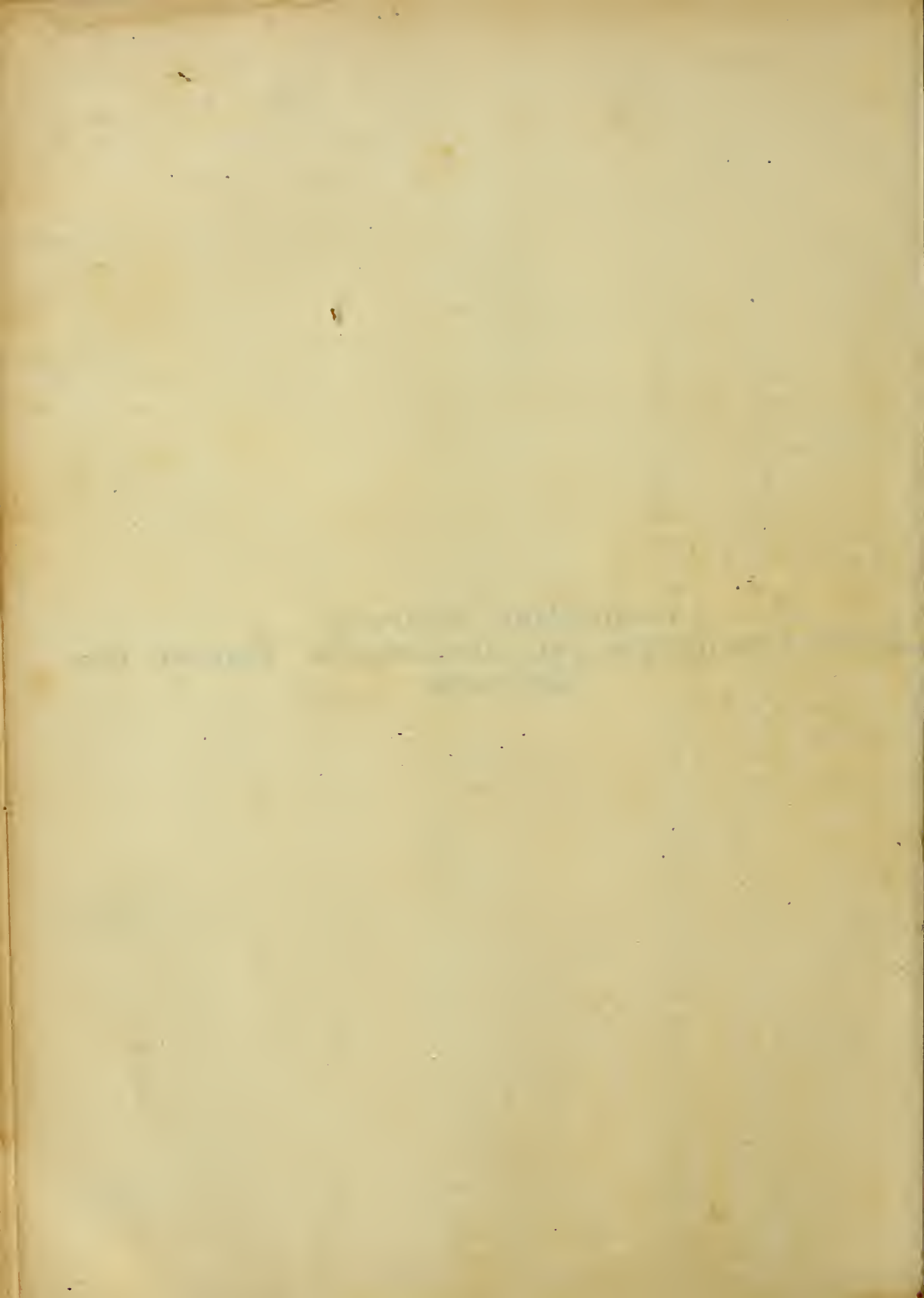
DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Central de Pernambuco (Continuação)	Pesqueira	223,383	Metres 636,000	6 de fevereiro de 1907.
	Ipanema	241,406	589,600	15 de dezembro de 1910.
	Mimoso	251,336	636,040	19 de maio de 1911.
	Kilometro 250	258,606	—	27 de dezembro de 1911.
	Barão do Rio Branco.	230,268	661,500	13 de maio de 1912.
Conde d'Eu (Cabedello ao Pilar)	Molhe de Cabedello	0,000	2,500	25 de março de 1889
	Cabedello	0,708	3,000	Idem.
	Jacaré	9,000	3,500	Idem.
	Parahyba	18,708	10,000	7 de setembro de 1833.
	Fabrica de Tecidos.	28,300	12,000	Idem.
	Santa Rita	30,150	10,000	Idem.
	Engenho Central.	32,960	19,000	Idem.
	Reis	37,833	17,400	Idem.
	Espirito Santo.	41,207	18,500	Idem.
	Entroncamento	50,118	24,700	Idem.
Entroncamento a Grossos.	Coitézeiras.	61,918	32,000	28 de dezembro de 1833.
	Pilar	74,339	36,200	Idem.
	Entroncamento	0,000	21,700	7 de setembro de 1833.
	Cabé.	1,497	37,000	Idem.
	Sapé.	13,821	124,640	Idem.
	Araçá	21,257	144,710	Idem.
	Pão Ferro.	33,983	91,150	Idem.
	Mulungú.	43,593	88,020	Idem.
	Çachoeira	61,012	81,610	5 de julho de 1884.
	Independencia	66,279	87,400	Idem.
Ramal de Alagôa Grande	Itamatahy	72,316	93,200	1 de julho de 1901.
	Piripituba.	78,814	102,000	20 de dezembro de 1910.
	Grossos	82,573	—	Idem.
	Mulungú.	0,000	88,020	7 de setembro de 1833.
	Bastiões	12,923	114,000	1 de julho de 1901.
	Alagôa Grande.	23,155	133,077	Idem.
Natal a Itamatahy.	Natal.	0,000	14,500	28 de setembro de 1881.
	Pitimbu	12,000	21,500	Idem.
	Cajupiranga.	23,110	63,500	Idem.
	S. José (Alto)	37,950	9,500	Idem.
	S. José (Paixo)	40,800	6,500	Idem.
	Sapé.	45,150	10,000	31 de outubro de 1882.
	Baldhum	51,920	6,500	Idem.
	Estivas	60,000	13,000	Idem.
	Goyaninha.	63,500	31,360	Idem.
	Penha	80,300	16,000	Idem.
Natal a Itamatahy.	Pequory	86,700	19,500	Idem.
	Villa Nova.	92,000	82,500	Idem.
	Montanhas	101,800	74,000	Idem.
	Nova Cruz (a).	120,600	123,000	10 de abril de 1833.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Natal a Itamaty (Continuação)	Caçara	138,281	Metros 150,200	1 de janeiro de 1904.
	Sorra da Raiz.	148,016	134,000	Idem.
	Sertãozinho	155,470	89,800	Idem.
	Itamaty	161,630	96,200	Idem.
Paulo Afonso	Piranhas.	0,000	46,500	25 de fevereiro de 1881.
	Olhos d'Agua.	27,817	250,600	Idem.
	Talhado	40,804	235,000	10 do julho de 1882.
	Pedra	54,446	254,000	Idem.
	Sinimbú	69,039	299,600	2 de agosto de 1882.
	Moxotó	83,736	277,600	Idem.
	Quixaba (a)	101,232	223,050	9 de julho de 1883.
	Jatobá.	115,136	293,500	2 do agosto de 1883.
	Cinco Pontas	0,000	2,043	9 de fevereiro de 1858.
	Afogados	2,768	4,023	Idem.
	Bôa Viagem.	8,724	7,075	Idem.
	Prazeres.	12,275	9,080	Idem.
	Pontesinha	20,468	2,520	Idem.
	Ilha	24,225	2,040	Idem.
Recife a S. Francisco	Cabo	31,511	13,030	Idem.
	Ipojuca	38,357	53,050	3 de novembro de 1860.
	Olinda.	45,035	98,050	Idem.
	Timbó-Assú	51,830	96,000	Idem.
	Escada.	57,671	92,044	Idem.
	Limoeiro	63,910	90,060	13 de maio de 1862.
	Frecheiras	70,149	121,087	Idem.
	Aripibú	78,291	110,070	Idem.
	Ribeirão.	86,876	95,060	Idem.
	Gamelleira.	95,783	90,050	Idem.
	Cuyanbuca.	104,020	94,040	7 de junho de 1862.
	Água Preta	112,610	112,086	Idem.
	Una	121,739	120,000	30 de novembro de 1862.
	Recife ao Pilar.	Brum (Recife)	0,000	2,300
Encruzilhada		3,150	5,130	Idem.
Arrayal		6,550	10,330	Idem.
Macacos.		13,750	43,330	Idem.
Camaraçibe		18,373	36,330	Idem.
S. Lourenço.		25,145	32,330	Idem.
Tiuna		30,120	45,330	Idem.
Mussuripe		38,000	55,030	Idem.
S. Severino		45,600	60,530	Idem.
Pau d'Alho.		48,822	70,630	Idem.
Carpina (Floresta dos Leões)		59,875	183,730	20 de fevereiro de 1882.
Tracunhaém		67,213	90,830	15 de setembro de 1882.
Nazareth.		72,914	53,930	Idem.
Lagôa Secca.		81,144	47,330	Idem.

(a) Posição da linha divisória dos Estados de Pernambuco e Alagoas: Kilometro 101,374, a partir de Una.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Baraúna	91,244	74,730	1.º de janeiro de 1833.
	Alliança	97,244	60,320	Idem.
	Pureza	107,600	71,330	Idem.
Recife ao Pilar	Timbaúba	117,954	101,930	3 de fevereiro de 1838.
(Continuação)	Rosa e Silva	129,530	177,670	2 de julho de 1800.
	Itabayanna	143,582	44,000	5 de janeiro de 1914.
	Pilar	157,134	33,200	28 de dezembro de 1833.
	Carpina (Florestados Leões)	0,000	183,730	20 de fevereiro de 1882.
Ramal do Limoeiro	Lagôa do Carro	6,810	126,930	Idem.
	Campo Grande	13,705	142,830	Idem.
	Limoeiro	23,086	133,130	Idem.
	Itabayana	0,000	44,000	5 de janeiro de 1901.
	Lauro Muller	5,359	50,125	2 do outubro de 1907.
Ramal de Campina Grande	Mogério	20,550	127,130	Idem.
	Ingá	37,434	144,650	Idem.
	Galante	59,279	373,000	Idem.
	Campina Grande	80,196	805,000	Idem.
	Ribeirão	0,000	95,6 0	1 de julho de 1906.
	Caxangá	8,697	112,410	Idem.
Ribeirão a Cortez	Progresso	12,590	139,700	Idem.
	Linda Flor	15,315	157,580	Idem.
	Ilha de Flores	22,108	194,900	Idem.
	Cortez	28,657	305,800	Idem.
	Una	0,000	118,715	2 de dezembro de 1882.
	Pirangy	5,015	120,000	25 de agosto de 1894.
	Boá Sorte	8,848	123,600	Idem.
	Catende	17,702	153,0 0	2 de dezembro de 1882.
	Junqueira	31,010	185,000	28 de junho de 1883.
	Colônia	33,588	189,000	11 de janeiro de 1844.
	Marayal	39,083	215,600	Idem.
	Florestal	43,125	256,740	1 de dezembro de 1894.
Sul de Pernambuco	Barra	49,985	296,000	7 de junho de 1884.
	Pery-Pery	53,405	308,000	15 de junho de 1883.
	S. Benedicto	58,982	363,600	7 de junho de 1884.
	Quipapá	72,643	427,473	15 de janeiro de 1885.
	Água Branca	81,923	538,430	Idem.
	Glycerio	89,733	529,192	13 de maio de 1891.
	Canhotinho	103,250	402,273	15 de janeiro de 1885.
	Segismundo Gonçalves	118,060	647,300	19 de junho de 1887.
	S. João	128,783	699,900	2 de julho de 1887.
	Garanhuns	146,420	866,300	28 de setembro de 1887.
	Glycerio	0,000	529,192	13 de maio de 1891.
	Água Vermelha	6,740	384,090	Idem.
Ramal de União	Serra Grande	16,130	275,000	Idem.
	Lago	21,900	230,700	Idem.
	Barra do Canhoto	37,699	110,343	Idem.
	União	47,488	143,700	Idem.

Leopoldina Railway
Linhas fiscalizadas pela Inspectoria Federal das
Estradas



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metres	
	Porto Nove	0,000	154,384	8 de outubro de 1874.
	S. José	2,647	152,834	Idem.
	Mello Barreto (a)	7,524	137,550	20 de abril de 1877.
	Antonio Carlos	12,195	138,334	8 de outubro de 1874.
	Volta Grande	25,641	209,381	Idem.
	S. Luiz	37,632	374,434	Julho de 1877.
	Providencia	43,468	262,834	Idem.
	S. Martinho	46,380	251,650	Idem.
	Santa Isabel	58,602	219,914	Idem.
	Recreio	67,023	173,934	Idem.
	Campo Limpo	80,047	174,894	Idem.
	Vista Alegre (b)	88,411	163,834	Idem.
	Araçatuy	93,954	163,434	21 de setembro de 1885.
	Cataguazes	105,362	174,674	Idem.
	Barão de Camargos	114,077	180,615	—
	Sinimbu	121,527	200,934	28 de fevereiro de 1880.
	D. Euzebia	130,075	227,834	Idem.
Leopoldina Railway Company	Santo Antonio	136,572	243,234	Idem.
	Sobral Pinto	143,380	279,834	Idem.
	Diamante	154,669	305,831	Idem.
	Ligação	166,897	373,000	—
	Ubá	172,194	339,484	28 de fevereiro de 1880.
	Carlos Peixoto	177,887	—	—
	Rio Branco	194,156	337,084	28 de fevereiro de 1880.
	S. Geraldo	204,434	379,484	Idem.
	Coimbra	230,110	722,850	16 de agosto de 1885.
	Cajury	240,745	688,484	5 de outubro de 1885.
	Viçosa	252,435	651,484	15 de novembro de 1885.
	Teixeiras	267,068	651,484	24 de dezembro de 1885.
	Vau-Assú	291,162	552,484	4 de fevereiro de 1886.
	Ponte Nova	305,839	468,881	9 de abril de 1886.
	Pontal	319,342	386,484	30 de junho de 1886.
	Chepotó	329,127	363,481	Idem.
	Rio Doce	342,625	333,881	6 de setembro de 1886.
	Saude	369,603	493,884	20 fevereiro de 1887.
	Vista Alegre	0,000	163,834	Julho de 1877.
Ramal de Leopoldina	Leopoldina	12,310	226,914	Idem.
	Mello Barreto	0,000	137,550	20 de abril de 1877.
	Paquequer	0,813	146,550	1 de agosto de 1885.
	Bacellar	9,857	233,550	Idem.
	S. Francisco	21,967	267,550	Idem.
Ramal de Sumidouro	Bella Jeanna	27,695	272,550	Idem.
	Sumidouro	31,220	348,293	Idem.
	B. de Aquino	44,436	521,889	11 de março de 1889.
	Murinelly	56,502	558,263	Idem.
	D. Marianna	68,156	952,273	Idem.

(a) Entroncamento do ramal de Sumidouro. (b) Entroncamento de ramal de Leopoldina.

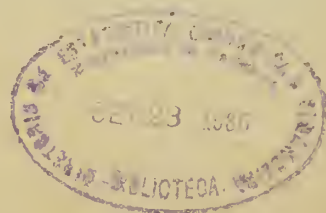
DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Ramal de Sumidouro	Conselheiro Paulino	91,889	Metros 811,873	11 de março de 1889.
(Continuação)	Macahé	0,000	2,500	6 de abril de 1891.
Central de Macahé	Almeida Pereira	11,500	11,400	Idem.
	Mundós	31,833	27,800	Idem.
	Glycerio	43,393	79,500	Idem.
	Triumpho	0,000	59,800	23 de março de 1879.
Prolongamento da Barão de Araruaa	Leitão da Cunha	17,685	466,500	17 de agosto de 1891.
	Trajano de Moraes	27,203	690,000	Idem.
	Visconde de Imbé	45,118	358,000	—
	Manoel do Moraes	50,767	249,000	—
Caranzola	Campos	0,000	21,000	19 de novembro de 1877.
	Travessão	17,124	38,200	Idem.
	Guandú	23,175	49,300	1 de janeiro de 1878.
	Conselheiro Josino	30,323	38,200	21 de fevereiro de 1878.
	Villa Nova	40,376	55,200	22 de abril de 1878.
	Murundú	50,458	78,500	10 de agosto de 1878.
	Cardoso Moreira	74,356	33,800	4 de dezembro de 1878.
	Monção	88,450	48,700	1 de junho de 1880.
	Paraizo	96,043	00,300	Idem.
	S. Caetano	109,208	71,900	10 de abril de 1836.
	S Domingos	113,741	93,900	9 de junho de 1881.
	Itaperuna	129,496	119,300	17 de outubro de 1881.
	Entroncamento	134,265	129,600	Idem.
	Bananeiras	146,520	158,900	28 de fevereiro de 1887.
Natividade	156,710	186,300	26 de junho de 1887.	
Porciuncula	169,204	196,800	Idem.	
Ramal de Poço Fundo	Entroncamento	0,000	129,600	17 de outubro de 1881.
	Retiro	11,726	150,000	15 do outubro de 1883.
	Lage	25,379	174,000	Idem.
Ramal de Itabapoana	Patrocínio	33,536	177,000	13 de junho de 1886.
	Murundú	0,000	78,200	10 de agosto de 1878.
	Santa Barbara	6,026	91,000	—
	Santo Eduardo	20,626	61,000	13 de junho de 1879.
Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim	Santo Eduardo (a)	0,000	64,000	Idem.
	Itabapoana	1,530	66,600	2 de fevereiro de 1893.
	D. America	11,546	67,000	1 de abril de 1895.
	Mimoso	37,461	70,800	1 de julho de 1895.
Sul do Espírito Santo	Muqui	52,601	213,500	1 de janeiro de 1902.
	S. Felipe	73,308	88,300	25 de julho de 1903.
	Muniz Freire	92,670	32,700	Idem.
Sul do Espírito Santo	Victoria	0,000	2,000	13 de julho de 1895.
	Vianna	20,713	15,000	Idem.
	Germania	42,160	230,000	Mai de 1900.

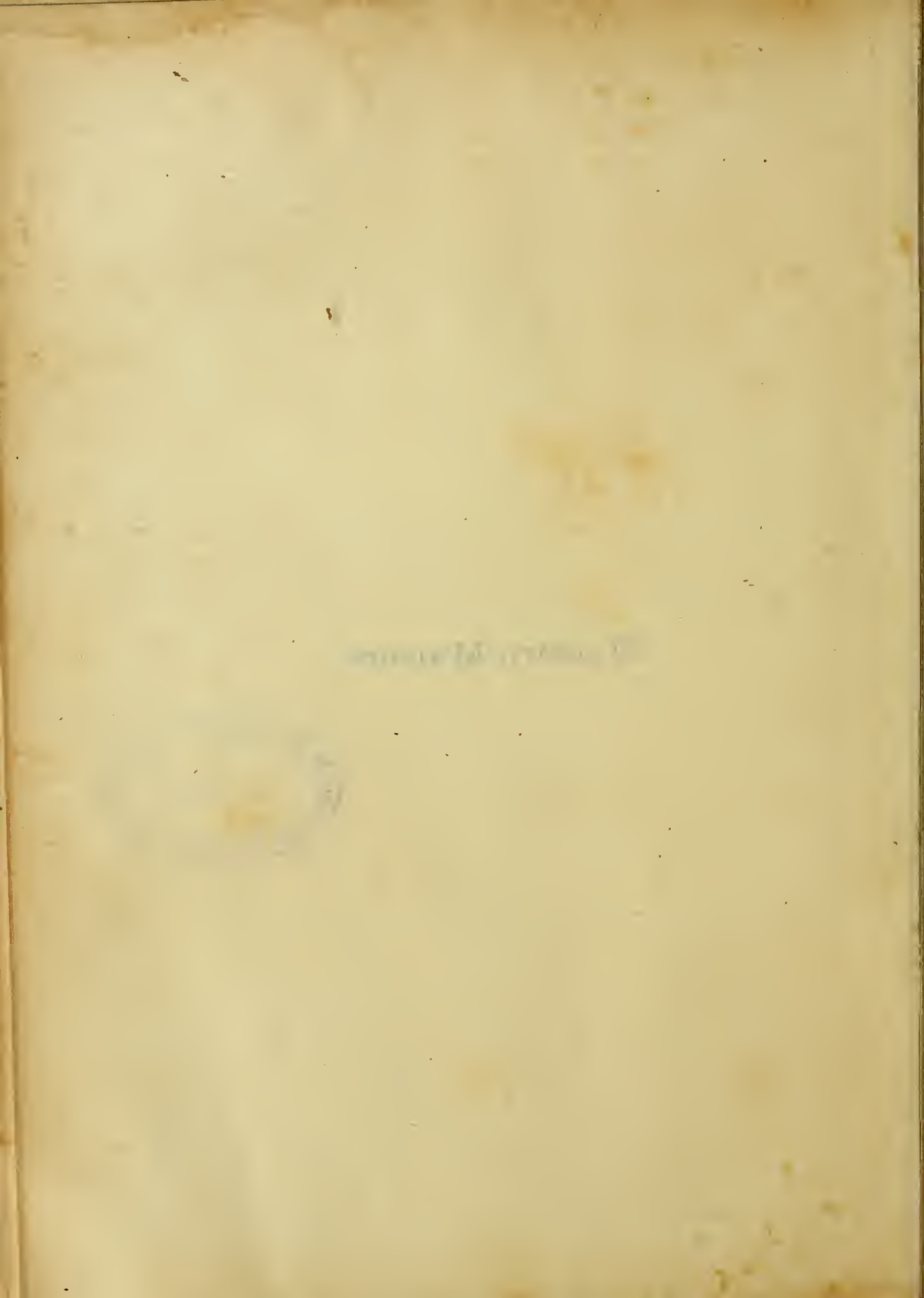
(a) Posição da linha divisória dos Estados do Rio e Espírito Santo : Kilometro 1,148

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	Posição KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Sul do Espírito Santo (Continuação)	Marechal Floriano	49,356	534,000	Março de 1902.
	Araguaya	67,772	631,000	Idem.
	Mathilde	78,949	57,600	Idem.
	Guimar	108,506	690,000	27 de junho de 1910.
	Virginia	124,326	544,000	Idem.
	Itapemirim	158,856	42,000	Idem.
Caravollas	Itapemirim	0,000	42,000	Idem.
	Coutinho	15,606	81,533	15 do setembro de 1887.
	Sabino Pessoa	40,348	124,495	Idem.
	Reeve	48,611	114,000	Idem.
Ramal do Castello	Alegre	61,040	131,502	Idem.
	Coutinho	0,000	86,533	Idem.
	Castello	21,425	124,600	Idem.
Norte	Praia Formosa	0,000	—	—
	Triagem	4,536	—	—
	Amorim	6,617	—	23 de outubro de 1885.
	Bom Suecesso	7,934	—	—
	Ramos	9,374	—	—
	Olaria	10,388	—	—
	Penha	12,026	—	—
	Braz do Pinna	13,782	—	—
	Cordovil	14,687	—	—
	Vigario Geral	17,053	—	23 de outubro de 1885.
	Merity	19,200	—	Idem.
	Saraphy	23,310	—	Novembro de 1887.
	Actura	30,412	—	—
	Rosario	37,884	—	Abril de 1888.
	Estrela	40,234	—	Idem.
	Entrocamento	45,931	—	Idem.

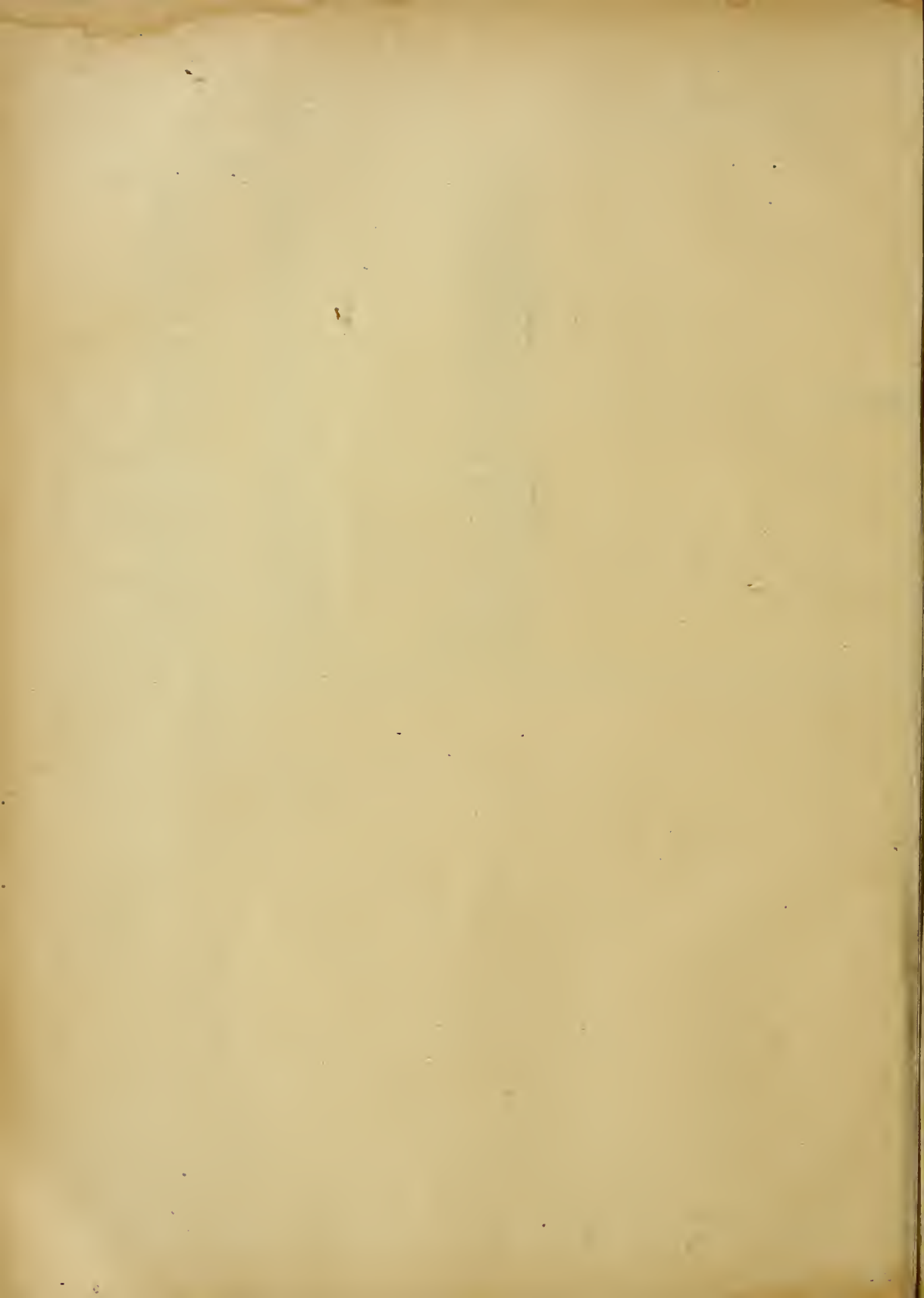


Madeira-Mamoré

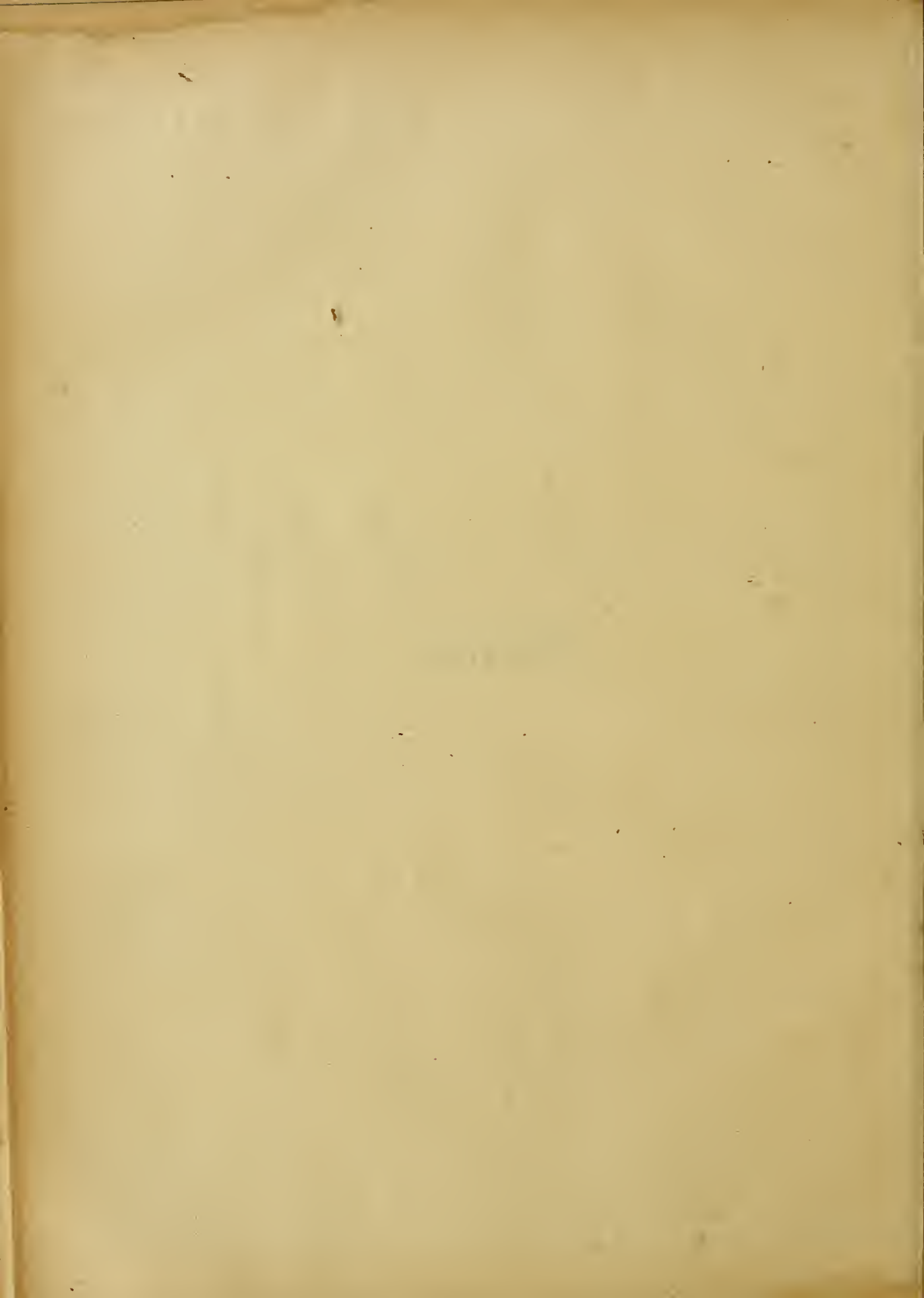




DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Porto Velho	0,000	—	31 de maio de 1910.
	Candelaria	3,000	—	Idem.
	Santo Antonio	8,000	—	Idem.
	Zingamoche	14,000	—	Idem.
	Theotonio	25,000	—	Idem.
	Pedra Canga	34,000	—	Idem.
	S. Carlos	48,000	—	Idem.
	Luzitania	61,000	—	Idem.
	S. Patricio	65,000	—	Idem.
	Sant'Anna	70,000	—	Idem.
Madeira-Mamoré	Caracol	73,000	—	Idem.
	Jacy-Paraná	88,000	—	Idem.
	Caldeirão	133,000	—	30 de outubro de 1910.
	Kilometro 152	152,000	—	Idem.
	Tres Irmãos	160,000	—	7 de setembro de 1911.
	Mutum	170,000	—	Idem.
	Abunã	220,000	—	Idem.
	Araras	259,000	—	3 de dezembro de 1911.
	Ribeirão	292,000	—	Idem.
	Villa Murinho	312,000	—	7 de setembro de 1912.
	Guajarã-Mirim	361,000	—	Idem.



Mogyana



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMÉTRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Campinas	0,000	693,000	3 do maio de 1875.
	Guanabara	4,000	663,040	—
	Anhumas	10,000	612,940	3 de maio de 1875.
	Tanquinho	20,000	606,850	Idem.
	Desembargador Furtado	25,000	585,890	1901.
	Carlos Gomes	23,000	610,630	3 de maio de 1875.
	Jaguary (inicial do ramal do Amparo)	35,000	565,490	Idem.
	Guedes	43,000	563,735	Idem.
	Resaca	54,000	602,805	27 de agosto de 1875.
	Conselheiro Martin Francisco	64,000	538,420	Idem.
	Mogy-mirim (inicial do ramal de Itapira)	76,000	611,180	Idem.
	Mogy-guassú (inicial do ramal de Penha)	84,000	588,460	14 de janeiro de 1875.
	Ipê	91,000	620,995	Idem.
	Estiva	97,000	593,530	Idem.
	Orissanga	103,000	686,085	25 de dezembro de 1901.
	Matto Secco	116,000	735,700	14 de janeiro de 1878.
	Cascavel (inicial do ramal de Caldas)	128,000	653,330	Idem.
	Engenheiro Mendes	133,000	625,800	Idem.
	Orindiuva	143,000	627,785	15 de julho de 1903.
	Lagôa (inicial do ramal de Vargem Grande)	154,000	703,695	—
Mogyana :	Cocaes	164,000	693,700	15 de janeiro de 1902.
Linha principal	Casa Branca (inicial do ramal de Mococa)	172,000	716,890	14 de janeiro de 1878.
	Coronel Corrêa	188,000	653,645	—
	Lage	195,000	706,745	16 de agosto de 1882.
	Coronel José Egydio	203,000	819,190	—
	Tambahú	210,000	697,770	Setembro de 1887.
	Faveiro	219,000	824,325	25 de dezembro de 1901.
	Corrego Fundo	227,000	733,970	16 de agosto de 1882.
	Santos Dumont (inicial do ramal Santos Dumont)	236,000	755,805	—
	Cerrado	242,000	742,085	—
	S. Simão (inicial do ramal de Jatahy e Pirajú)	259,000	632,065	16 de agosto de 1882.
	Bento Quirino	263,000	590,650	21 de outubro de 1902.
	Chanaan	271,000	613,140	—
	Tibiriquá	283,000	688,730	—
	Cravinhos (inicial do ramal de Cravinhos)	291,000	732,100	23 de maio de 1883.
	Buenopolis	295,000	723,770	—
	Villa Bomfim	305,000	561,700	—
	Santa Thereza	311,000	542,440	—
	Ribeirão Preto	317,000	517,580	23 de novembro de 1883.
	Barracão (inicial do ramal do Serfiosinho)	319,000	517,820	3 de outubro de 1886.
	Entroncamento (inicial do ramal de Santa Rita do Paraizo)	332,000	505,240	Idem.

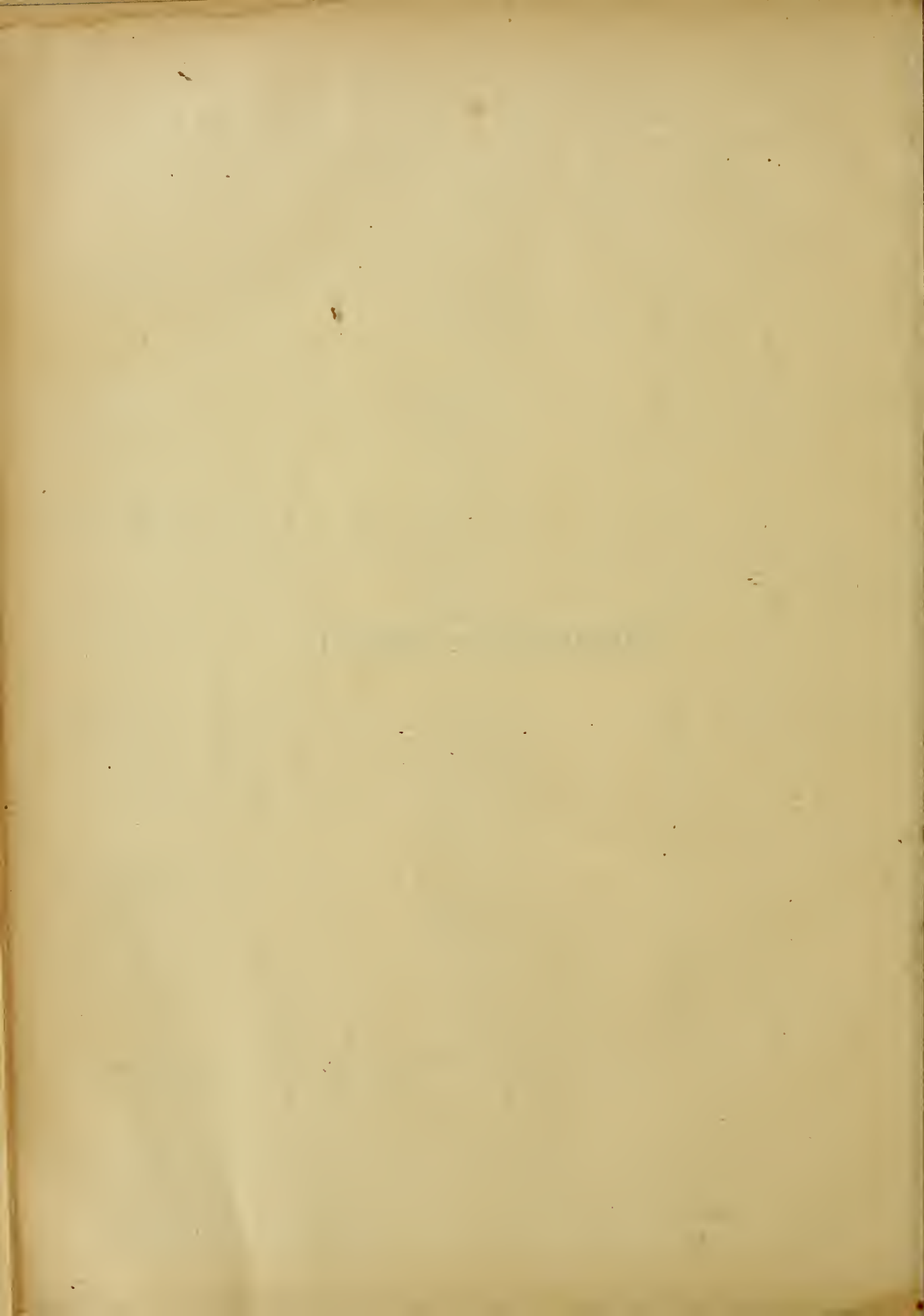
DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO	
	Sarandy	334,000	Metros. 573,760	3 de outubro de 1886.	
	Visconde de Parnahyba . .	340,000	711,875	Idem.	
	Engenheiro Brodowski. . .	350,000	848,490	Idem.	
	Batataes.	365,000	880,290	Idem.	
	Macabubas	381,000	761,295	5 de abril de 1887.	
	Bôa Sorte.	391,000	669,815	Idem.	
	Mandihú.	400,000	665,600	25 de dezembro de 1901.	
	Restinga.	410,000	857,775	5 de abril de 1887.	
	Franca.	422,000	994,635	Idem.	
	Crystaes.	437,000	982,755	1 de setembro de 1930.	
	Indaiá.	451,000	1.046,835	5 de março de 1888.	
	Pedregulho.	461,000	1.031,900	Idem.	
	Obapadão	467,000	1.004,450	Idem.	
	Igaçaba	483,000	711,500	Idem.	
	Rifaina	495,000	535,860	Idem.	
	Jaguára	508,000	549,070	Idem.	
	Sacramento	519,000	542,155	23 de abril de 1889.	
	Conquista	534,000	658,450	Idem.	
	Engenheiro Lisboa.	531,000	704,360	Idem.	
	Paineiras	586,000	834,325	Idem.	
	Uberaba	640,000	764,930	Idem.	
	Mangabeira	631,000	831,275	21 de dezembro de 1895.	
	Palestina	653,000	977,370	Idem.	
	Burity.	677,000	925,100	Idem.	
	Irará	699,000	947,810	Idem.	
	Sucupira.	722,000	879,900	Idem.	
	Uberabinha	744,000	854,240	Idem.	
	Sobradinho	761,000	686,350	15 de novembro de 1896.	
	Araguary	789,000	929,150	Idem.	
	Jaguary	0,000	565,490	3 de maio de 1875.	
	Pedreira.	10,000	584,300	15 de novembro de 1875	
	Coqueiros	20,000	650,300	Idem.	
	Ramal do Amparo	Amparo (inicial do ramal de Serra Negra).	30,000	657,390	Idem.
		Tres Pontes	38,000	685,290	—
		Monte Alegre (inicial do ramal de Soccorro . . .	48,000	734,090	Março de 1890.
		Monte Alegre	0,000	734,390	Idem.
		Dr. Carlos Norberto	9,000	830,790	1 de agosto de 1908.
		Visconde de Soutello	14,000	835,790	Idem.
	Ramal de Soccorro.	Barão de Ibitinga	22,000	808,790	21 de abril de 1909.
		Soccorro	32,000	744,790	Idem.
		Amparo	0,000	657,390	15 de novembro de 1875
		Alfetes Rodrigues	10,000	813,340	—
		Pantaleão	17,000	651,340	5 de dezembro de 1889
		Brumado.	25,000	658,740	11 de setembro de 1890
		Santo Aleixo.	31,000	749,840	28 de março de 1892.
		Serra Negra	41,000	919,540	Idem.

Linha principal
(Continuação)

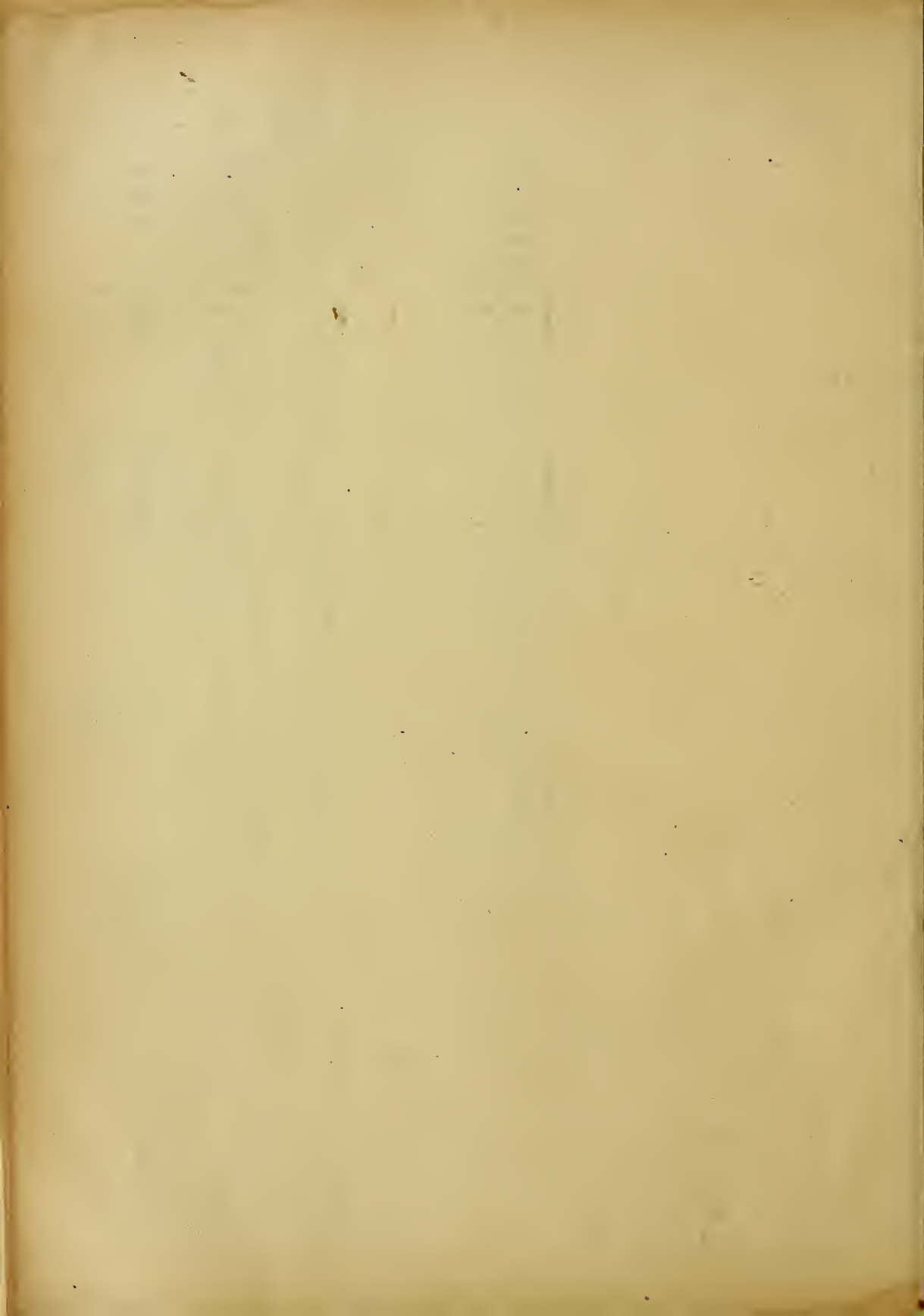
DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Mogy-mirim	0,000	611,180	27 de agosto de 1875.
	Itapira	20,000	626,080	30 de junho de 1882.
Ramal de Itapira	Barão Ataliba Nogueira	36,000	622,980	—
	Eleuterio	47,000	676,980	15 de outubro de 1891.
	Sapucahy	50,000	663,280	1 de agosto de 1898.
	Mogy-guassú	0,000	588,460	14 de janeiro de 1878.
	Conselheiro Laurindo	9,000	692,760	—
Ramal do Pinhal	Nova Louzã	20,000	693,260	—
	Motta Paes	28,000	758,360	—
	Espirito Santo do Pinhal	37,000	836,560	1 de outubro de 1889.
	Cascavel	0,000	653,380	14 de janeiro de 1878.
	Gerivá	15,000	682,680	25 de dezembro de 1901.
	S. João da Boa Vista	30,000	729,680	—
Ramal de Caldas	Bairro Alegre	38,000	755,100	15 de novembro de 1910.
	Prata	43,000	818,480	1 de outubro de 1886.
	Cascata	49,000	1.209,480	3 de outubro de 1886.
	Caldas	77,000	1.186,480	Idem.
Ramal de Vargem Grande	Lagóa	0,000	703,695	—
	Vargem Grande	20,000	691,905	1 de setembro de 1909.
	Casa Branca	0,000	716,850	14 de janeiro de 1878.
	Itoby	14,400	652,240	—
	Engenheiro Rohe	19,000	708,180	—
	Villa Costina	23,000	738,190	—
	S. José do Rio Pardo	35,000	675,540	Setembro de 1887.
Ramal de Mocóca	Ribeiro do Valle (inicial do ramal de Guaxupé)	42,000	688,390	—
	Engenheiro Gomide	44,000	713,190	Agosto de 1889.
	Venerando	48,000	749,790	—
	Commandador Guimarães	57,000	772,700	—
	Mocóca	65,000	640,390	Março de 1890.
	Canóas	72,000	573,530	Abril de 1891.
	Ribeiro do Valle	0,000	688,390	1 de junho de 1903.
	Dr. José Eugenio	6,000	730,190	Idem.
	Itahypuara	14,000	727,190	Idem.
	Moraes Salles	25,000	772,390	15 do setembro de 1903.
Ramal de Guaxupé	Julio Tavares	31,000	787,590	1 de abril de 1904.
	Guaxupé	45,000	821,990	13 de maio de 1904.
	Guaranazia	61,000	—	23 de junho de 1912.
	Catitô	72,000	—	1 de setembro de 1912.
	Itiguassú	79,000	—	1 de novembro de 1912.
	Santos Dumont	0,000	755,805	—
	Nhumirim	10,000	778,905	18 de julho de 1910.
	Santa Rosa	16,000	731,635	10 de maio de 1910.
	Amalia	23,000	604,905	Idem.
Ramal de Santos Dumont	Corredeira	31,000	598,670	1 de julho de 1912.
	Sampaio Moreira	45,000	709,190	15 de setembro de 1912.
	Itaóca	52,000	637,120	20 de outubro de 1912.
	Cajuru	60,000	763,490	8 de dezembro de 1912.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros: 632,065	—
Ramal de Jatahy e Pirajú	S. Simão	0,000	632,065	—
	Santa Elisa	15,000	705,405	15 de novembro de 1910.
	Jatahy	23,000	638,590	Idem.
	Gironda	31,000	577,335	13 de junho de 1911.
	Tatuca	49,000	567,380	Idem.
	Capão da Cruz	48,000	644,030	Idem.
	Monteiros	61,000	617,570	1 de junho de 1912.
	Mendonças	71,000	601,623	1 de outubro de 1912.
Ramal de Cravinhos	Cravinhos	0,000	732,100	—
	Bifurcação	7,000	719,996	1 de julho de 1910.
	Manoel Amaro	15,000	553,270	Idem.
	Alvarenga	21,000	521,350	Idem.
Sub-ramal de Jandaia	Bifurcação	0,000	719,993	—
	Manoel Amaro	10,000	723,570	1 de julho de 1910.
	Alvarenga	16,000	559,235	Idem.
Ramal de Sertãozinho	Barracão	0,000	517,820	3 de outubro de 1836.
	Iracema	12,000	609,820	25 de novembro de 1906.
	Julio Pontes	21,000	603,560	18 de julho de 1910.
	Sertãozinho	24,000	555,480	25 de novembro de 1906.
	Francisco Schmidt	34,000	514,220	Idem.
	Entroncamento	0,000	505,240	3 de outubro de 1836.
	Jardinópolis	9,060	585,910	1 de julho de 1900.
Ramal de Santa Rita do Paraizo	Cresciuma	19,000	529,410	Idem.
	Porangaba	32,000	523,630	Idem.
	Guayuvira	40,000	533,540	Idem.
	Saltes Oliveira	49,000	745,840	Idem.
	Orlandia	57,000	660,940	25 de dezembro de 1904.
	Jussara	66,000	779,240	Idem.
	S. Joaquim	73,000	614,940	15 de março de 1902.
	Bacury	83,000	574,390	1 de março de 1902.
	Guara	98,000	569,240	1 de agosto de 1903.
	Ituverava	112,000	631,190	Idem.
	Camindé	135,000	580,740	1 de novembro de 1904.
	Aramina	148,000	612,940	Idem.
	Igarapava	155,000	663,340	1 de março de 1905.

Noroeste do Brazil



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Baurú	0,000	Metros 491,000	27 de setembro de 1906.
	Val de Palmas	9,810	564,000	1 de setembro de 1909.
	Presidente Tibiriçá	24,720	543,600	27 de setembro de 1906.
	Jacutinga	47,200	460,000	Idem.
	Presidente Alves	70,815	557,200	Idem.
	Toledo Pisa	83,080	549,800	1 de junho de 1909.
	Lauro Müller	91,720	536,800	27 de setembro de 1906.
	Presidente Penna	124,725	416,000	16 de fevereiro de 1908.
	Albuquerque Lins	150,905	396,400	Idem.
Noroeste do Brazil:	Hector Legru	177,260	411,000	Idem.
Baurú a Itapura	Miguel Calmon	201,540	416,400	Idem.
	Pennapolis	219,160	399,000	1 de dezembro de 1908.
	General Glycerio	239,445	371,000	1 de setembro de 1908.
	Araçatuba	280,225	386,200	1 de dezembro de 1903.
	Corrego Azul	300,490	311,600	31 de dezembro de 1908.
	Aracanguá	321,255	294,666	1 de maio de 1909.
	Anhangaby	339,815	290,000	Idem.
	Manso do Bacury	356,185	287,000	13 de maio de 1910.
	Lussanvira	386,325	289,100	Idem.
	Ilha Secca	403,489	286,940	Idem.
	Itapura	436,320	275,940	Idem.
	Itapura	0,000	275,940	13 de maio de 1910.
	Jupiá	25,944	277,000	5 de novembro de 1910.
	Tres Lagoas	36,483	312,250	31 de dezembro de 1912.
	Cervo	62,536	363,650	Idem.
Itapura a Corumbá	Arapuá	81,830	343,650	Idem.
	Burity	108,739	353,650	Idem.
	Barão do Rio Branco	150,787	326,850	Idem.
	Ribeirão Claro	192,397	389,250	Idem.
	Rio Verde	220,397	304,250	Idem.



Oéste de Minas

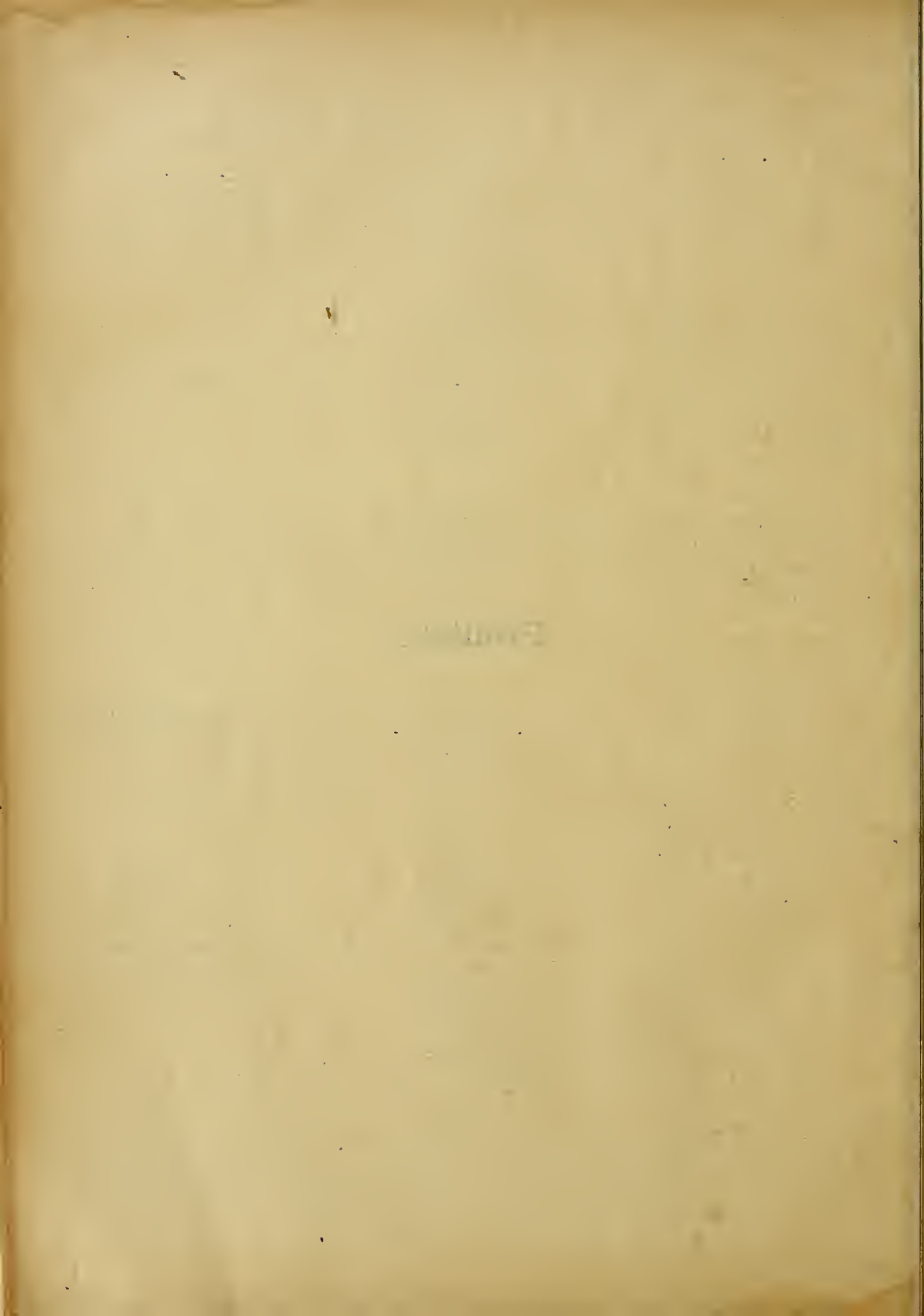
CHINESE LIBRARY

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Sítio (a)	0,000	1.039,600	20 de setembro de 1830.
	Ilhós	23,400	985,900	Idem.
	Barroso	48,850	900,000	Idem.
	Prados	67,890	889,000	23 de agosto de 1881.
	Tiradentes	85,600	897,000	Idem.
	Chagas Doria	96,432	856,000	15 de abril de 1911.
	S. João	98,430	850,000	23 de agosto de 1881.
	Santa Rita	116,667	842,500	20 de janeiro de 1887.
	Nazareth	163,577	821,000	1 de maio de 1887.
Oeste de Minas	Ibituruna	190,086	809,000	31 de outubro de 1887.
	A. Mourão (b)	202,109	785,500	Idem.
	B. Successo	215,390	824,000	Idem.
	Tartaria	242,250	911,000	1 de fevereiro de 1888.
	Oliveira	270,925	961,700	1 de julho de 1888.
	Fromen	273,754	925,700	10 de fevereiro de 1894.
	C. da Motta	296,500	749,000	1 de maio de 1890.
	G. Ferreira (c)	311,900	714,200	1 de julho de 1890.
	Desterro	322,767	698,450	18 de setembro de 1890.
	Divinópolis	355,170	662,000	30 de dezembro de 1890.
	A. Isacson	382,370	629,000	30 de dezembro de 1890.
	Cercado	408,780	615,000	1 de julho de 1891.
	Cardosos	427,092	604,000	Idem.
	Martinho de Campos (d)	436,882	585,000	Idem.
	B. Despacho	471,527	618,000	1 de janeiro de 1892.
Sítio a Paraopeba	Abbadia	508,880	628,000	1 de maio de 1892.
	S. Francisco	523,133	565,000	1 de janeiro de 1892.
	Pompeu	544,752	547,000	1 de agosto de 1893.
	Brazióla	594,600	505,000	7 de dezembro de 1905.
	Paraopeba	604,800	505,000	10 de fevereiro de 1894.
	A. Mourão	0,000	785,500	31 de outubro de 1887.
	Macaia	19,115	768,900	31 de dezembro de 1887.
	P. Negra	23,376	764,000	16 de junho de 1888.
Ramal de Ribeirão Vermelho	Vigilato	34,532	750,000	16 de outubro de 1888.
	A. Botelho	42,030	739,000	---
	Ribeirão Vermelho	43,520	737,000	14 de abril de 1888.
	G. Ferreira	0,000	711,200	1 de julho de 1890.
	Sucupira	14,068	733,300	18 de setembro de 1890.
Ramal de Itapecarica	Lamounier	24,899	733,100	---
	Itapecarica	34,558	776,290	1 de abril de 1891.
	M. Campos	0,000	585,000	1 de julho de 1891.
Ramal de Pitanguy	Pitanguy	4,885	639,000	23 de novembro de 1907.
	Ribeirão Vermelho	0,000	737,000	14 de abril de 1888.
Ribeirão Vermelho a Carrancas	Lavras	9,311	800,500	1 de abril de 1895.

(a) Entroncamento na E. F. Central do Brazil.
 (b) Entroncamento do ramal de Ribeirão Vermelho.
 (c) Entroncamento do ramal de Itapecarica.
 (d) Entroncamento do ramal de Pitanguy.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Ribeirão Vermelho a Carrancas (Continuação)	F. Salles	41,000	Metros 816,000	21 de Janeiro de 1897.
	P. Freitas	62,020	850,000	6 de junho de 1898.
	Carrancas	79,990	903,000	14 de dezembro de 1903.
	Paioi	112,684	915,837	15 de julho de 1912.
	S. Vicente	138,864	960,992	Idem.
Ribeirão Vermelho á Formiga	Ribeirão Vermelho	0,000	737,000	14 de abril de 1883.
	Perdões	19,939	767,000	23 de agosto de 1896.
	C. Verde	38,632	752,000	5 de janeiro de 1897.
	Toscano de Brito	58,960	780,000	11 de fevereiro de 1898.
	Candeias	83,900	931,000	Idem.
Barra Mansa a Cedro	Bugios	101,950	788,000	3 de novembro de 1903.
	Timboré	121,800	733,200	7 de dezembro de 1905.
	Formiga	142,110	820,000	Idem.
	Barra Mansa	0,000	376,600	15 de maio de 1897.
	Glycerio	13,072	335,000	Idem.
Barra Mansa ao Rio Claro	Quatis	23,593	397,000	Idem.
	J. Leite	31,326	472,000	Idem.
	Afra	33,644	514,300	Idem.
	Falcão	40,915	574,000	Idem.
	Cedro	51,600	583,400	31 de outubro de 1903.
Barra Mansa ao Rio Claro	Barra Mansa	0,000	376,600	15 de maio de 1897.
	A. de Paiva	12,243	435,000	Idem.
	A. Rocha	15,334	438,000	Idem.
	Rio Claro	42,416	431,000	Idem.
	Capivary	62,004	431,000	3 de novembro de 1910.
Divinópolis a Bello Horizonte	Divinópolis	0,000	662,000	30 de dezembro de 1890.
	Cajuru	13,066	745,360	1 de julho de 1911.
	Angicos	33,346	781,760	Idem.
	S. Anense	51,366	822,235	Idem.
	Ituana	55,316	809,285	Idem.
Divinópolis a Bello Horizonte	Soledade	77,463	794,000	Idem.
	M. Leme	83,616	769,885	Idem.
	Juatuba	95,016	716,186	14 de julho de 1912.
	S. Quitéria	98,210	703,060	1 de julho de 1911.
	C. Nova	117,916	802,043	Idem.
Ramal do Pará	Contagem	135,660	938,013	Idem.
	Prado (Parada)	151,766	848,871	Idem.
	Bello Horizonte	155,816	836,638	Idem.
	Soledade	0,000	794,000	1 de julho de 1911.
	Pará	27,515	780,385	22 de maio de 1912.

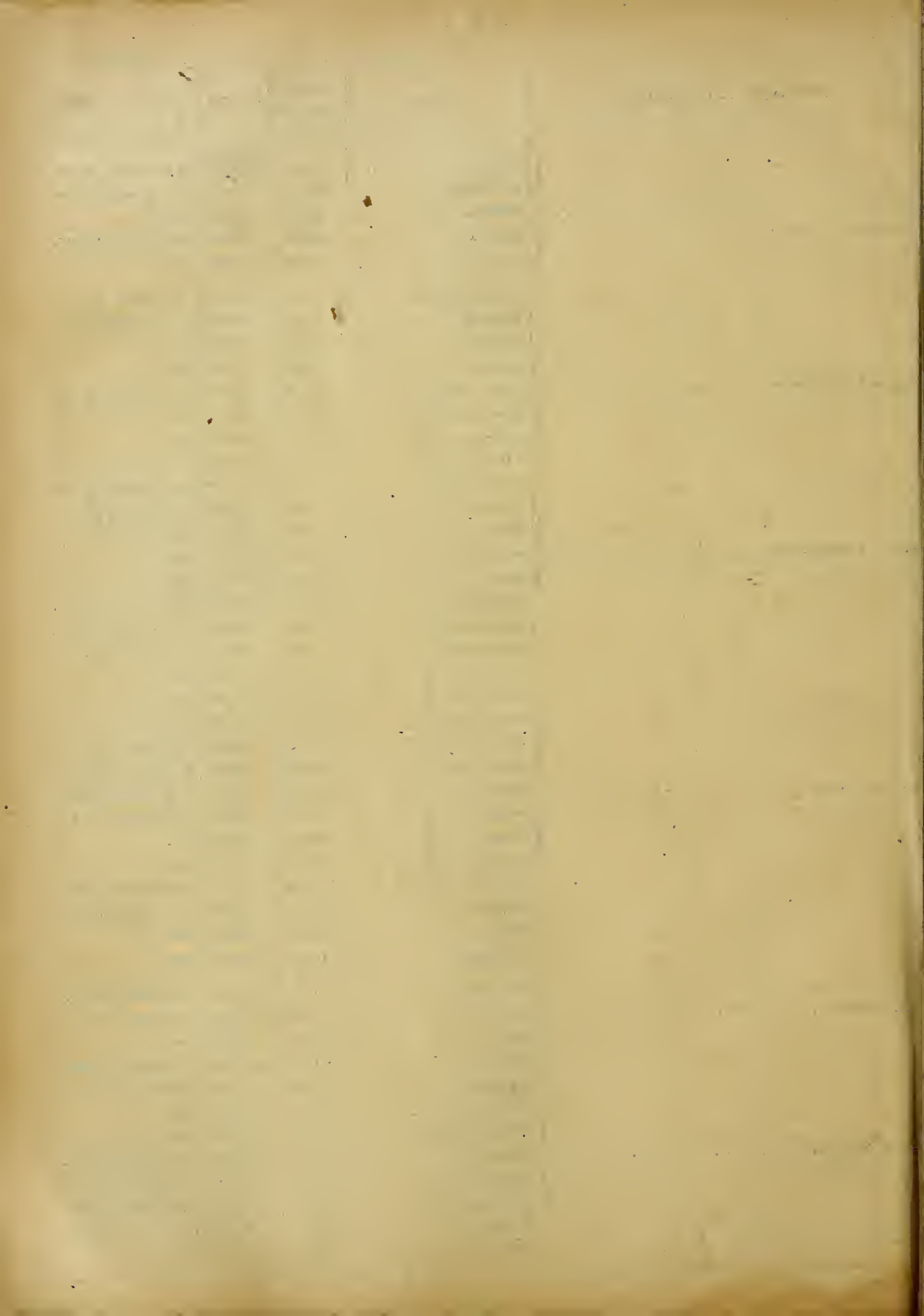
Paulista



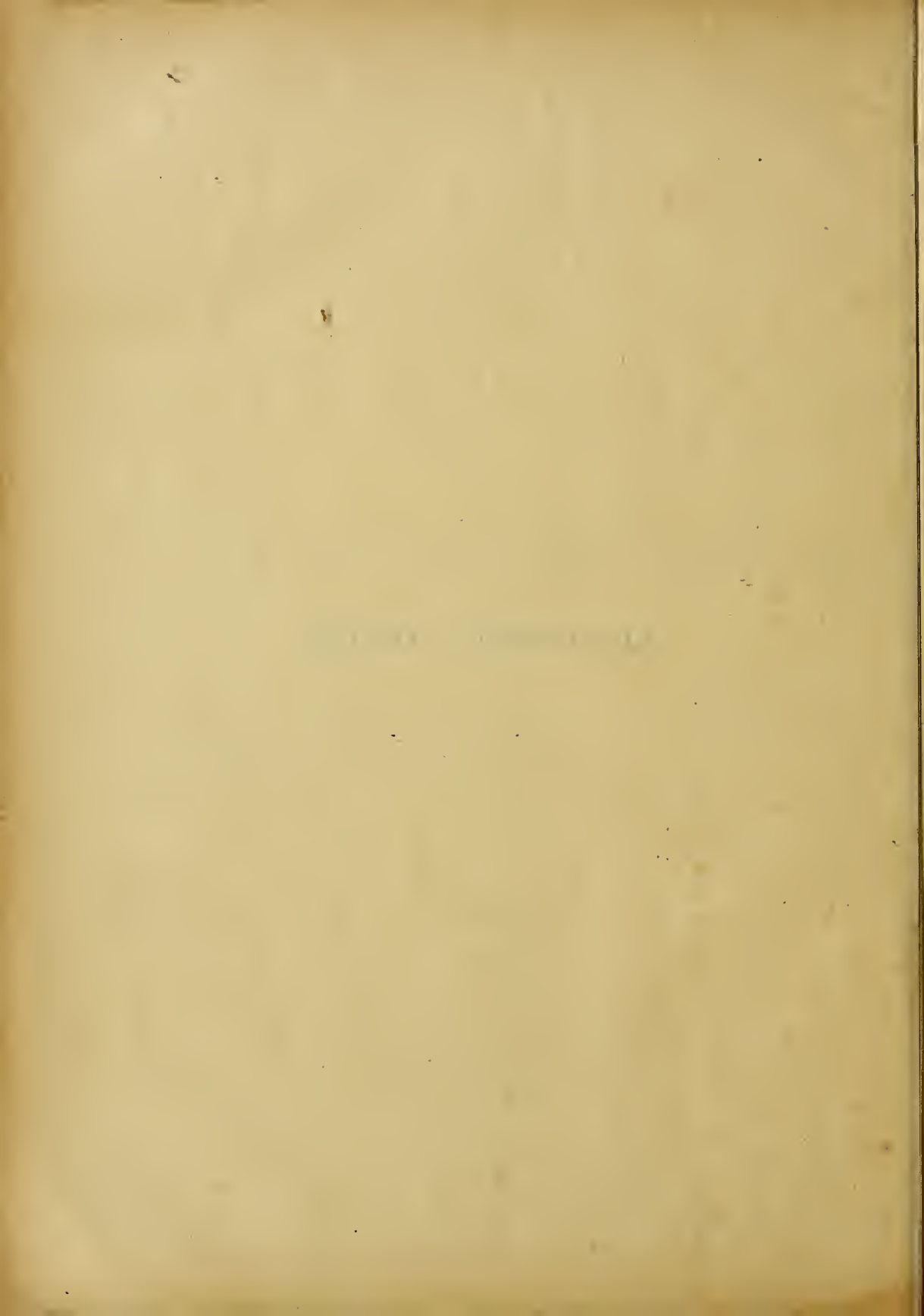
DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Jundiaby-Paulista	0,848	Metros 706,400	1 de abril de 1898.
	Horto	4,945	740,400	25 de julho de 1904.
	Corrupira	10,460	725,200	1 de julho de 1896.
	Louveira	15,293	665,800	31 de março de 1872.
	Rocinha	22,921	700,600	Idem.
	Vallinhos	30,736	660,300	Idem.
	Samambaiá	37,424	690,800	20 de fevereiro de 1893.
	Campinas	44,042	693,200	11 de agosto de 1872.
	Bóa Vista	53,157	637,800	27 de agosto de 1875.
	Jacuba	62,605	550,900	23 de agosto de 1896.
	Rebonças	69,615	548,200	27 de agosto de 1875.
	Nova Odessa	75,623	541,000	1 de agosto de 1907.
	Villa Americana	81,959	528,500	27 de agosto de 1875.
	S. Jeronymo	87,634	504,300	22 de agosto de 1896.
	Tatú	93,794	513,000	30 de janeiro de 1876.
Paulista:	Itaipú	100,281	533,000	30 de dezembro de 1895.
Conco. Bitola de 1m,60	Limeira	105,459	542,000	30 de junho de 1876.
	Ibicaba	111,006	561,000	31 de dezembro de 1893.
	Cordeiro	113,935	632,000	11 de agosto de 1876.
	Remanso	126,488	664,800	4 de novembro de 1884.
	Araras	134,545	611,000	10 de abril de 1877.
	Loreto	138,780	595,000	8 de dezembro de 1899.
	Elibu Root	144,640	594,000	30 de setembro de 1877.
	S. Bento	153,091	635,000	Dezembro de 1885.
	Leme	161,702	610,000	30 de setembro de 1877.
	Souza Queiroz	174,950	604,700	1 de outubro de 1893.
	Pirassununga	185,009	634,400	14 de outubro de 1873.
	Laranja Azeda	189,882	533,200	6 de dezembro de 1886.
	Porto Ferreira	205,394	549,700	15 de janeiro de 1880.
	Descalvado	223,773	647,800	7 de novembro de 1881.
	Cordeiro	0,000	632,000	11 de agosto de 1876.
mal do Rio Claro. Bitola de 1m,60	Santa Gertrudes	9,027	576,000	Dezembro de 1887.
	Rio Claro	13,875	612,500	11 de agosto de 1876.
	Laranja Azeda	0,000	583,200	6 de dezembro de 1886.
	Emas	5,882	580,000	Idem.
	Baguassú	12,774	590,000	26 do novembro de 1891.
mal de Santa Verediana. Bitola de 1m,60	Santa Silveria	23,865	693,000	1 de agosto de 1892.
	Palmeiras	32,244	644,400	Idem.
	Santa Verediana	33,922	674,800	20 de fevereiro de 1893.
	Porto Ferreira	0,000	549,700	15 de janeiro de 1880.
mal de Santa Rita. Bitola de 0m,60	Tombadouro	17,293	646,000	1 de dezembro de 1899.
	Santa Rita	27,023	759,400	1890.
	Descalvado	0,000	647,800	7 de novembro de 1881.
mal de Descalvado. Bitola de 0m,60	Pantano	10,093	697,600	1881.
	Aurora	13,840	603,800	11 de agosto de 1876.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Rio Caro	0,000	Metros 642,500	2 de maio de 1883.
	Cachoeirinha	7,140	642,600	15 de outubro de 1884.
	Morro Grande	11,315	663,000	2 maio de 1883.
	Ferraz	20,832	568,000	15 de outubro de 1884.
	Corumbataby	27,076	575,000	2 de maio de 1883.
	Cuscuzeiro	34,892	610,000	15 de outubro de 1884.
	Annapolis	41,092	638,000	2 de maio de 1883.
	Oliveiras	44,105	688,200	Idem.
	Estrella	51,415	788,000	15 de outubro de 1884.
	Visconde do Rio Claro	56,691	753,000	2 de maio de 1883.
	Tupy	60,400	778,000	1 de setembro de 1902.
	Conde do Pinhal	65,375	742,000	2 de maio de 1883.
	Cayuby	72,500	818,400	—
	S. Carlos	76,916	828,700	2 de maio de 1883.
	Retiro	81,604	850,600	8 de julho de 1901.
	Ibaté	94,470	829,000	1 de dezembro de 1884.
	Tamoyo	100,422	784,600	—
	Fortaleza	107,461	656,500	1 de dezembro de 1884.
	Ouro	117,409	715,000	1 de fevereiro de 1897.
	Aracaquara	127,486	650,900	18 de janeiro de 1885.
	Americo Braziliense	139,167	721,200	31 de agosto de 1891.
	Santa Lucia	144,738	702,000	Idem.
	Tapuya	151,980	583,900	—
	Rincão	159,204	526,000	31 de agosto de 1891.
	Motuca	176,139	607,600	6 de julho de 1892.
	Hammond	193,473	592,000	Idem.
	Guariba	199,732	604,400	Idem.
	Corrego Rico	211,259	524,000	10 de maio de 1894.
	Jaboticabal	223,245	577,600	5 de maio de 1893.
	Gramminha	232,040	653,200	1 de outubro de 1903.
	Ibitirama	238,990	677,000	Idem.
	Tayuva	252,712	623,600	28 de dezembro de 1903.
	Andes	262,355	624,400	Idem.
	BebeJouro	276,488	532,800	Idem.
	Mandembo	291,200	532,200	—
	Colonia	303,010	594,200	25 de maio de 1900.
	Palmar	319,415	582,000	—
	Barretos	332,954	524,200	25 de maio de 1909.
	Visconde do Rio Claro	0,000	753,000	2 de maio de 1883.
	Ityrapina	13,201	751,200	1 de julho de 1885.
	Campo Alegre	27,919	643,200	Idem.
	Aterrado	40,461	661,000	Julho de 1901.
	Brotas	49,742	664,700	1 de julho de 1885.
	Espraiado	59,976	636,000	1 de dezembro de 1899.
	Canella	71,753	782,000	1 de fevereiro de 1899.
	Torrinha	82,618	758,000	13 de fevereiro de 1887.
	Taboleiro	90,565	821,000	Julho de 1901.
Tronco:				
Bitola de 1m,00				
Ramal de Jabá				

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO	
Ramal de Jahú (Continuação)	Ventania	100,202	Metros 689,000	18 de fevereiro de 1887.	
	Dois Corregos	110,198	648,000	7 de setembro de 1886.	
	Mineiros	119,379	648,000	Idem.	
	Banharão	128,697	687,000	18 de fevereiro de 1887.	
	Jahú	142,952	544,000	Idem.	
	S. Carlos do Pinhal	0,000	828,700	2 de maio de 1883.	
Ramal de Agua Vermelha	Babylonia	18,642	760,000	1 de setembro de 1891.	
	Floresta	22,261	702,400	Idem.	
	Canchim	25,231	694,000	Idem.	
	Capão Preto	29,605	694,000	2 de setembro de 1892.	
	Agua Vermelha	38,984	809,000	Idem.	
	Araraby	50,241	690,800	Idem.	
	Alfredo Ellis	54,384	710,400	—	
	Santa Eudoxia	62,976	612,000	20 de setembro de 1883.	
	S. Carlos	0,000	828,700	2 de maio de 1883.	
	Angico	8,436	748,800	10 de maio de 1894.	
Ramal de Ribeirão Bonito	Monjolinho	13,056	664,600	Idem.	
	Jacaré	23,343	578,400	Idem.	
	Ribeirão Bonito	40,115	588,000	Idem.	
	Dois Corregos	0,000	648,000	7 de setembro de 1886.	
	Saldanha Marinho	9,812	748,000	1 de julho de 1893.	
	Campo Fino	17,242	732,000	Idem.	
	Falcão Filho	23,512	748,000	Idem.	
	Campos Salles	31,387	686,000	Idem.	
	Iguatemy	42,025	525,000	25 de março de 1903.	
	Ayroza Galvão	52,755	452,000	25 de dezembro de 1903.	
	Ramal dos Agudos	Pederneiras	63,399	507,200	1 de outubro de 1903.
		Itatinguy	71,180	525,600	7 de dezembro de 1903.
		Piatan	79,957	584,000	Idem.
		S. Paulo dos Agudos	93,551	604,000	Idem.
Taperão		98,112	657,600	7 de setembro de 1904.	
Itaquá		106,167	507,000	25 de janeiro de 1905.	
Batalha		113,517	538,000	Idem.	
Piratininga		120,552	528,000	Idem.	
Pederneiras		0,000	525,600	1 de outubro de 1903.	
Ramal de Baurú		Guayanaz	16,896	491,700	14 de agosto de 1910.
	Baurú	38,173	526,300	Idem.	
	Rincão	0,000	526,000	31 de agosto de 1891.	
	Guataparã	14,405	540,000	30 de dezembro de 1901.	
	Guarany	24,052	524,400	Idem.	
Ramal de Mogy-Guaçu	Martinho Prado	39,487	502,700	Idem.	
	Barrinha	56,471	489,000	1 de fevereiro de 1903.	
	Macuco	67,671	508,200	25 de março de 1903.	
	Passagem	78,241	486,100	1 de fevereiro de 1903.	
	Cascalho	84,851	498,300	25 de março de 1903.	
	Pontal	92,711	521,700	Idem.	

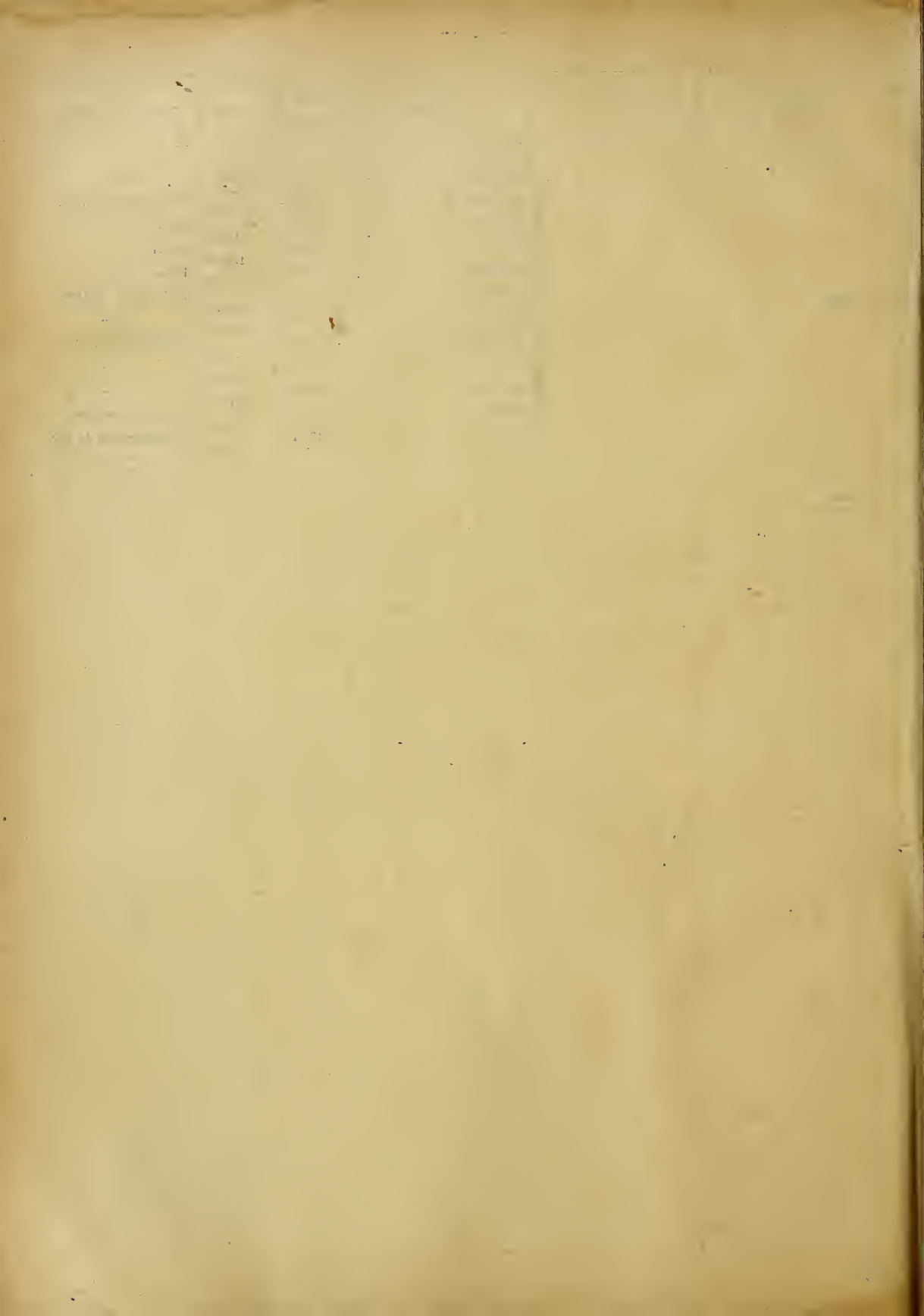


Quarahim a Itaquy



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Quarahim a Itaquy	Quarahim (a)	0,000	Metros 70,580	—
	Quarahim (b)	1,451	81,460	20 de agosto de 1887.
	Guterres	22,374	118,460	Idem.
	Umhú	40,144	112,860	Idem.
	Itapitocahy	60,944	85,000	Idem.
	Uruguayana	75,264	106,000	20 de agosto de 1887.
	Imbahá	91,700	112,000	—
	Touro Passo	99,973	96,000	2 de julho de 1888.
	Braz	120,114	101,960	—
	Las Rosas	132,714	111,330	—
	Ihicuhy	142,714	93,630	2 de julho de 1888.
	Itaquy	175,434	94,860	30 de dezembro de 1888.

(a) Caes.
(b) Estação.



Viação Geral da Bahia



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Commercial	—	Metros	1 de agosto de 1910.
	Calçada	0,000	5,684	28 de junho de 1860.
	Almeida Brandão	6,000	5,684	Idem.
	Periperi	10,960	5,920	Idem.
	Paripe	13,720	6,000	Idem.
	Mapelle	22,260	7,175	10 de setembro de 1890.
	Agua Comprida	28,000	31,543	Idem.
	Muritiba	33,760	21,000	Idem.
	Parafuso	38,590	21,420	Idem.
	Cammassari	46,640	36,600	Idem.
	Matia de S. João	68,570	28,490	4 de agosto de 1862.
	Pitanga	75,420	50,230	Idem.
	Pojuca	81,420	65,080	13 de fevereiro de 1863.
	Pojuca Central	84,400	65,080	Idem.
	Catú	92,550	77,320	Idem.
	Sítio Novo	107,270	103,520	Idem.
	S. Francisco	122,420	137,930	18 de novembro de 1830.
	Alagoïnbas	123,130	137,930	13 de fevereiro de 1833.
	Aramary	136,141	180,410	18 de novembro de 1880.
	Irará	164,490	356,230	24 de fevereiro de 1896.
	Agua Fria	188,340	322,810	18 de novembro de 1880.
	Lamarão	207,851	291,143	Idem.
	Rio Branco	233,001	364,960	Idem.
	Salgada	239,281	403,125	30 de dezembro de 1883.
	Santa Luzia	302,938	362,492	15 de setembro de 1884.
	Queimadas	349,379	275,334	6 de fevereiro de 1886.
	Itiuba	391,656	376,261	15 de abril de 1887.
	Cariacá	432,693	450,416	31 de agosto de 1887.
	Bomfim	444,413	548,936	Idem.
	Catuný	457,450	596,520	Idem.
	Jaguarary	471,180	664,490	2 de julho de 1891.
	Itumirim	479,740	665,220	Idem.
	Barrinba	505,560	489,060	Idem.
	Jurema	535,973	433,600	21 de fevereiro de 1895.
	Carnabyba	553,290	411,000	Idem.
	Barro Vermelho	572,330	371,050	Idem.
	Joazeiro	575,440	372,050	Idem.
	Alagoïnhas	0,000	137,930	30 de março de 1887.
	Saubype	16,910	151,340	Idem.
	Capianga	31,400	126,500	Idem.
	Sítio do Meio	41,200	112,260	Idem.
	Entre Rios	52,600	83,200	Idem.
	Lagôa Redonda	62,100	71,650	Idem.
	Pedras	71,700	78,500	Idem.
	Timbó	83,021	155,800	Idem.
	Malombé	87,000	—	14 de março de 1910.
	Aporá	103,570	182,170	Idem.
	Barracão	131,828	137,000	11 de agosto de 1912.

Viação Geral da Bahia :

Bahia ao S. Francisco

Ramal do Timbó

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros.	
	S. Felx	0,000	16,000	23 de dezembro de 1881.
	Salvador Pinto	5,000	137,000	Idem.
	Cruz das Almas	20,060	175,000	Idem.
	Manoel Victorino	27,000	190,000	Idem.
	Sapé.	41,000	230,000	Idem.
	Genipapo.	53,000	225,000	Idem.
	Candeal	60,000	225,000	Idem.
	Castro Alves.	67,000	260,000	Idem.
	Cruz do Medrado	76,000	200,000	Idem.
	M. Cruzeiro	84,000	230,000	Idem.
	Serra Grande	95,000	230,000	15 de outubro de 1883.
	Tanquinho	105,000	244,000	Idem.
	Morro Preto.	115,000	250,000	Idem.
	Lagedo.	123,000	236,000	Idem.
	Santa Rosa.	132,000	263,000	Idem.
	Santo Antonio.	135,000	256,000	Idem.
	Paraguassú	165,000	240,000	Idem.
Central da Bahia.	João Amaro	182,000	267,000	Idem.
	Tambury.	216,000	280,000	15 de janeiro de 1885.
	Brejos	226,000	284,000	Idem.
	Queimadinhos (a).	245,000	290,000	Idem.
	Bandeira de Mello.	254,600	295,000	17 de maio de 1887.
	Machado Portella	259,000	238,000	15 de novembro de 1888.
	Cachoeira (b).	0,000	16,000	2 de dezembro de 1876.
	Belém	7,000	170,000	Idem.
	Teixeira de Freitas.	11,000	220,000	Idem.
	Conceição	14,000	230,000	Idem.
	Boa Vista	18,000	240,000	Idem.
	Dionizio Cerqueira	24,000	235,000	Idem.
	S. Gonçalo (c)	27,000	241,000	16 de janeiro de 1886.
	Jacaré	29,000	245,000	2 de dezembro de 1876.
	Magalhães.	33,000	240,000	Idem.
	Tapéra.	36,000	240,000	Idem.
	Feira de Sant'Anna	45,060	242,000	Idem.

(a) Entroncamento do Ramal de Olhos d'Agua com 13,400 kilometros de extensão.

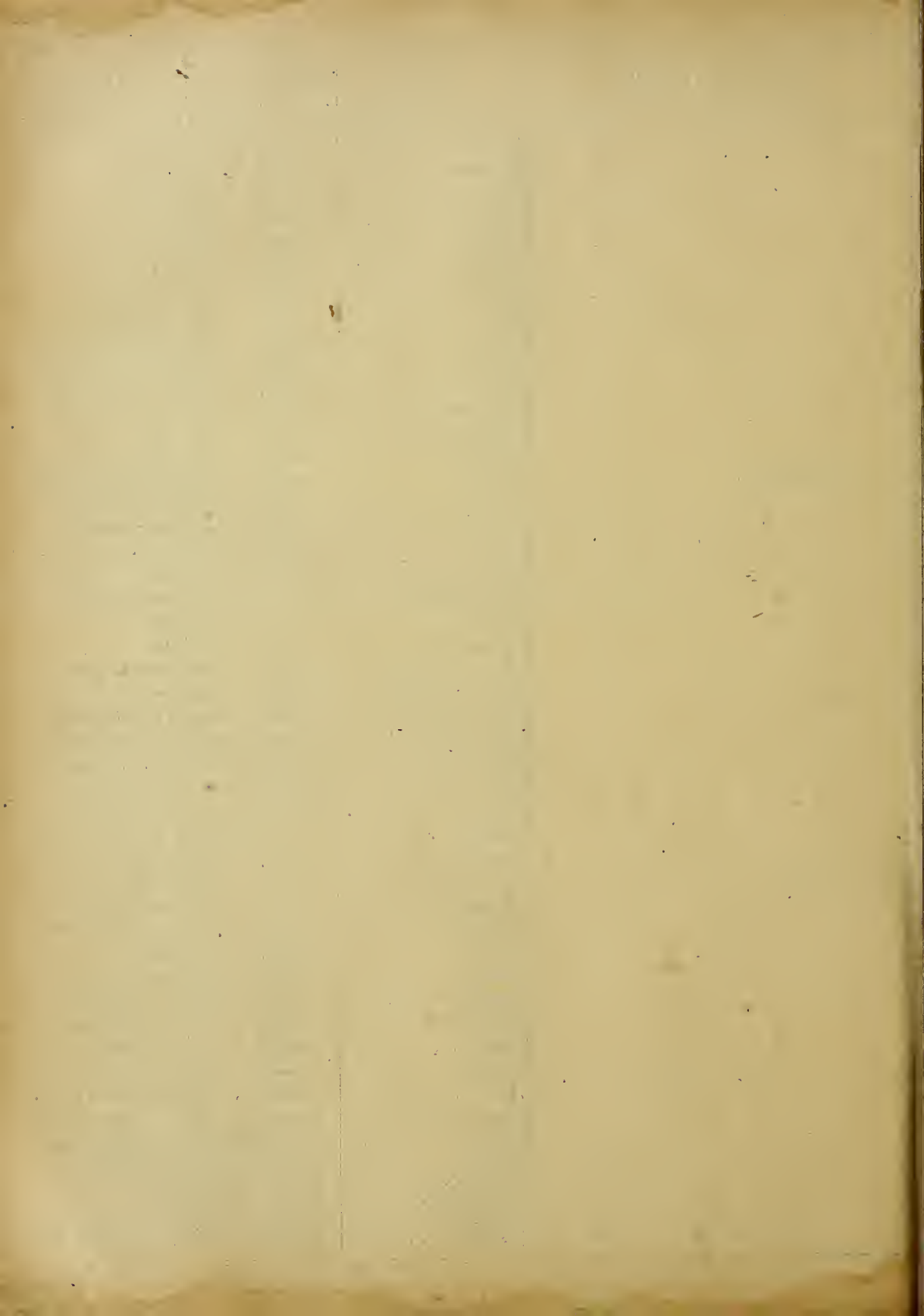
(b) Ramal da Feira de Sant'Anna.

(c) Ramal de S. Gonçalo com 3,600 kilometros de extensão.

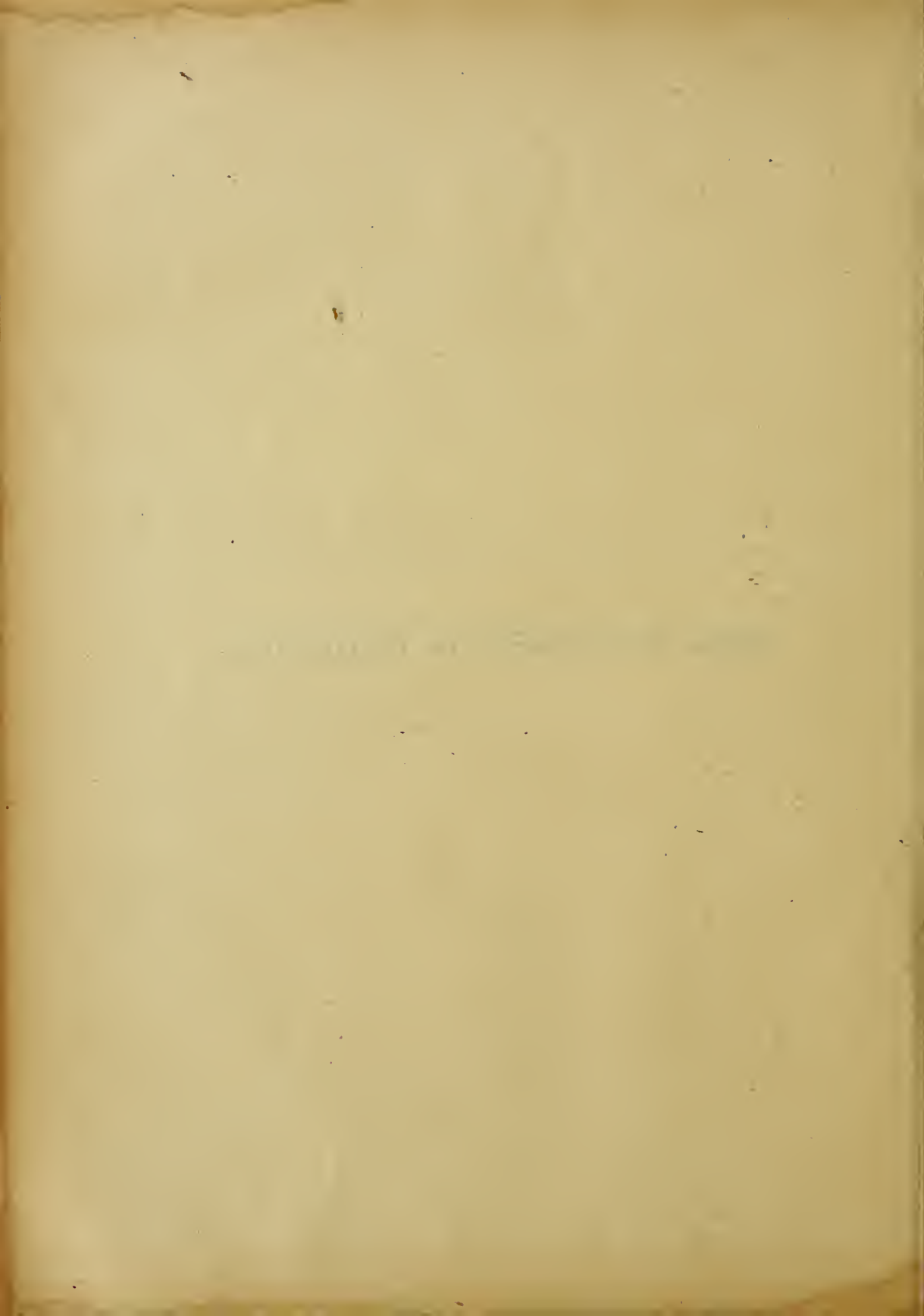
Rêde Ceará-Piauí



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Central	0,000	Metros 15,590	30 de novembro de 1873.
	Porangaba	7,559	26,844	Idem.
	Mundubim	11,691	23,364	14 de janeiro de 1875.
	Maracanhú	21,201	45,454	Idem.
	Monguba	27,004	53,274	9 de janeiro de 1876.
	Pacatuba	33,570	54,000	Idem.
	Guayuba	40,388	59,437	14 de junho de 1879.
	Bahú	51,623	59,457	14 de março de 1880.
	Agua Verde	57,591	69,437	28 de setembro de 1879.
	Acarape	65,862	76,437	26 de outubro de 1879.
	Itapahy	72,905	142,223	20 de setembro de 1896.
	Canafistula	78,893	171,830	14 de março de 1830.
	Aracoyaba	91,901	101,203	Idem.
	Baturité	100,987	122,970	2 de fevereiro de 1882.
	Riachão	120,016	149,040	8 de dezembro de 1890.
15 - Rêde Ceará-Piauhý:	Castro	133,276	130,540	1 de junho de 1891.
Baturité	Cangaty	146,477	111,600	8 de dezembro de 1890.
	Junco	169,804	185,000	7 de setembro de 1911.
	Quixadá	187,740	160,000	Idem.
	Floriano Peixoto	201,435	193,910	4 de agosto de 1891.
	Uruqué	219,710	214,250	Idem.
	Quixeramobim	235,379	157,010	Idem.
	Prudente de Moraes	258,187	195,000	14 de julho de 1890.
	Sebastião de Lacerda	267,830	207,800	Idem.
	Senador Pompeu	287,299	173,169	2 de julho de 1900.
	Giráu	316,837	243,000	15 de novembro de 1907.
	Miguel Calmon	335,184	273,380	3 de maio de 1908.
	Afonso Penna	362,253	291,031	10 de julho de 1910.
	S. José	382,487	246,700	5 de agosto de 1910.
	Sussuarana	397,982	244,000	5 de novembro de 1910.
	Iguatú	413,482	213,609	Idem.
Ramal de Maranguape	Maracanhú	0,000	45,454	14 de janeiro de 1875.
	Maranguape	7,246	66,094	Idem.
	Camocim	0,000	4,500	15 de janeiro de 1881.
	Granja	24,425	8,910	Idem.
	Angico	48,780	73,990	11 de março de 1881.
	Riachão	65,620	81,900	17 de janeiro de 1884.
	Pitombeiras	79,133	87,210	2 de julho de 1881.
	Massapê	106,320	76,000	31 de dezembro de 1881.
	Sobral	128,020	74,610	31 de dezembro de 1882.
Sobral	Carirê	161,670	157,000	1 de novembro de 1893.
	Santa Cruz	183,490	117,080	1 de dezembro de 1893.
	Ipê	216,157	233,980	10 de outubro de 1891.
	Ipueiras	243,057	238,100	1 de maio de 1910.
	Charrito	269,403	228,500	3 de novembro de 1910.
	Nova Russas	277,151	211,500	Idem.
	Pinheiro	303,233	323,400	1 de janeiro de 1912.
	Cratheús	335,233	—	12 de dezembro de 1912.



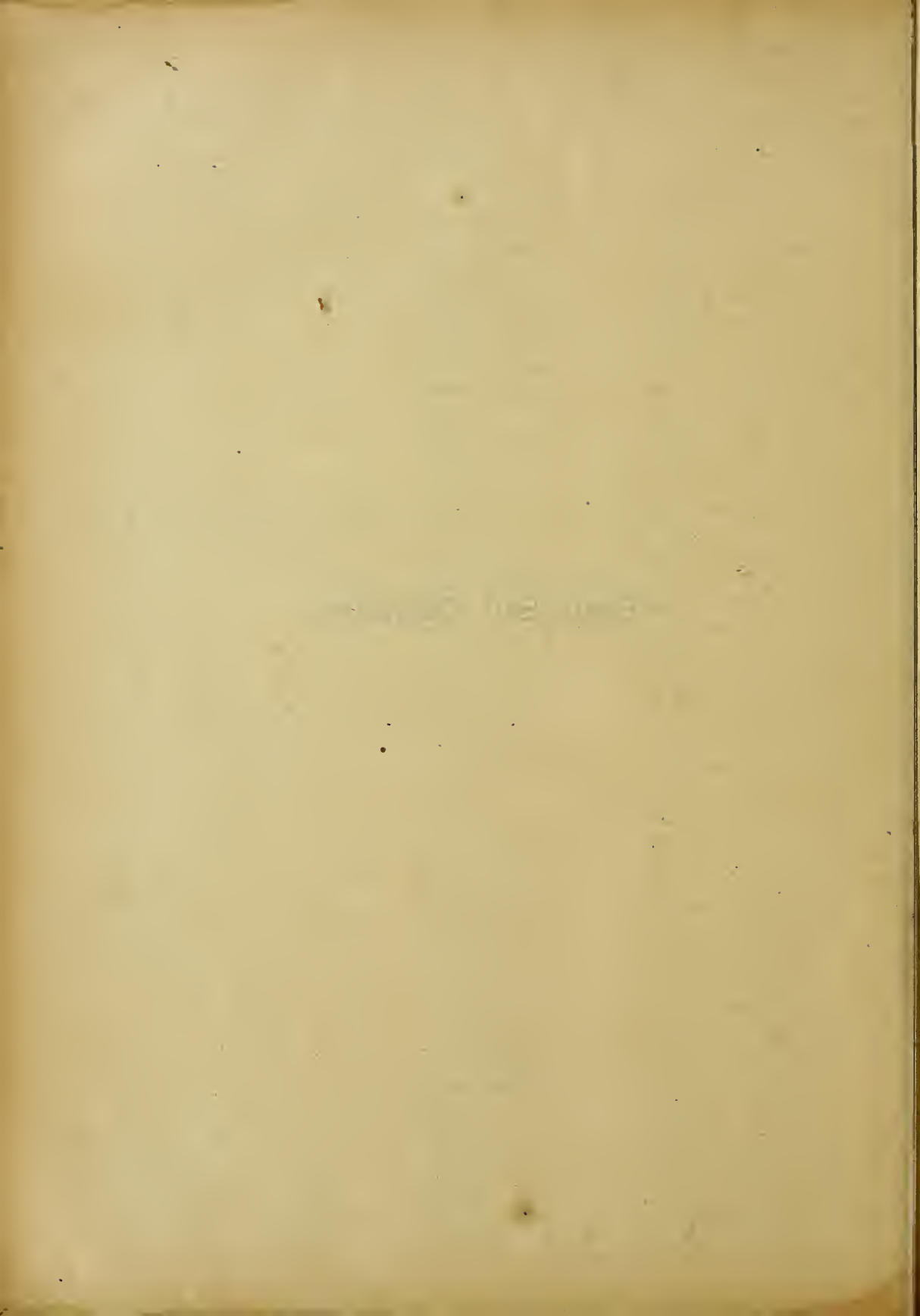
Rêde Paraná-Santa Catharina



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Rêde Paraná-Santa Catharina: D. Thereza Cbristina	Imbituba	0,000	Metros 5,910	1 de setembro de 1834.
	Bifurcação	23,300	8,320	Idem.
	Piedade	53,500	7,320	Idem.
	Pedras Grandes	78,500	39,700	Idem.
	Palmeiras	84,300	59,200	Idem.
	Orléans	96,300	99,320	Idem.
	Lauro Muller	111,400	197,820	Idem.
Ramal da Laguna	Bifurcação	0,000	8,820	Idem.
	Laguna	5,240	3,820	Idem.
Paraná - Paranaguá a Curitiba	Paranaguá	0,000	5,640	17 de novembro de 1833.
	Porto D. Pedro II	2,200	4,400	Idem.
	Alexandra	16,200	10,500	Idem.
	Morretes	40,800	9,500	Idem.
	Porto de Cima	50,600	233,440	5 de fevereiro de 1835.
	Roca Nova	80,500	952,000	Idem.
	Piraquara	87,351	896,910	Idem.
Curitiba á Ponta Grossa. (Prolongamento).	S. José dos Pinhaes	102,100	885,210	Idem.
	Curitiba	110,087	899,020	Idem.
	Curitiba	0,000	899,020	Idem.
	Portão	8,068	935,600	18 de agosto de 1892.
	Bariguy	14,330	836,700	Idem.
	Araucaria	24,448	918,000	18 de novembro de 1891.
	Guajuvira	42,000	865,000	Idem.
	Balsa Nova	58,648	865,200	Idem.
	Serrinha	71,339	862,000	1 de novembro de 1892.
	Tamanduá	82,810	950,410	Idem.
Serrinha ao Rio Negro. (Ramal)	Restinga Secca	117,000	936,040	Idem.
	Palmeira	138,298	864,000	13 de maio de 1893.
	Ponta Grossa	191,000	911,000	12 de março de 1894.
	Serrinha	0,000	862,000	1 de novembro de 1892.
	Lapa	30,000	906,000	13 de novembro de 1891.
	Campo do Tenente	61,100	797,500	1 de dezembro de 1891.
	Rio Negro	88,000	793,000	20 de fevereiro de 1895.
	Restinga Secca	0,000	936,040	1 de novembro de 1892.
	Porto Amazonas	9,331	793,010	—
	Ramal de Morretes a Antonina	Morretes	0,000	9,500
Antonina		16,360	10,750	18 de agosto de 1892.
Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay)	Itararé	251,901	723,000	15 de setembro de 1898.
	Sengôs	228,453	585,000	Idem.
	Fabio Rego	196,064	866,040	30 de abril de 1903.
	Jaguarihyva	154,080	828,800	19 de outubro de 1905.
	Julio de Castilhos	123,902	1.119,200	Idem.
	Joaquim Murinho	118,552	1.033,200	Idem.
	Pirahy	95,823	1.008,800	1 de janeiro de 1900.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Caxambú	72,646	Metros 988,000	1 de janeiro de 1900.
	Castro	56,980	984,300	Idem.
	Tronco	45,022	1.079,000	Idem.
	Carambehy	33,289	1.115,300	Idem.
	Ponta Grossa	0,000	941,000	Idem.
	Officinas	3,516	895,400	Idem.
	Jaboticabal	22,577	890,000	Idem.
	Entre Rios	34,006	875,400	Idem.
	Vallinhos	52,862	904,000	Idem.
	Teixeira Soares	73,528	914,600	11 de maio de 1900.
	Fernandes Pinheiro	89,804	824,000	1 de maio de 1900.
	Iraty	103,932	814,600	Idem.
	Antonio Rebouças	133,252	781,000	Idem.
	Roxoroiz	155,106	858,800	28 de dezembro de 1902
	Marechal Mallet	181,921	839,200	1 de dezembro de 1903
E. Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay)	Dorizon	193,474	801,000	Idem.
(Continuação)	Paulo de Frontin	214,216	781,800	20 de abril de 1904.
	Paula Freitas	245,493	759,000	8 de outubro de 1904.
	União da Victoria	263,865	757,000	Idem.
	Legru	274,876	890,200	30 de abril de 1908.
	S. João	315,722	1.206,000	Idem.
	Calmon	342,254	1.190,300	5 de abril de 1909.
	Presidente Penna	337,424	1.114,800	Idem.
	Rio Caçador	322,052	838,926	1 de maio de 1910.
	Rio das Antas	426,852	815,000	Idem.
	Rio das Pedras	457,801	730,500	Idem.
	Rio Bonito	491,210	665,385	1 de setembro de 1910.
	Herval	530,926	547,000	Idem.
	Capinzal	570,171	483,330	29 de outubro de 1910
	Rio do Peixe	606,398	435,000	Idem.
	Rio Uruguay	626,240	428,310	Idem.
	S. Francisco	0,000	2,000	1 de junho de 1910.
	Paraty	23,064	8,000	Idem.
	Joinville	40,350	6,500	Idem.
Linha de S. Francisco	Bananal	66,917	19,000	Idem.
	Jaraguá	77,139	30,000	Idem.
	Hansa	95,696	61,600	Idem.
	Blumenau	0,000	19,250	3 de maio de 1909.
	Itoupava Secca	2,800	20,750	Idem.
	Salto Weissbach	8,603	32,050	Idem.
	Passo Manso	11,500	37,250	Idem.
	Encano	16,900	44,850	Idem.
	Indayal	22,000	63,500	Idem.
Santa Catharina	Warnow	30,700	78,750	Idem.
	Ascurra	41,700	88,650	1 de outubro de 1909.
	Aquidaban	50,200	91,750	Idem.
	Morro Pellado	61,600	115,500	Idem.
	Hansa	69,400	113,250	Idem.

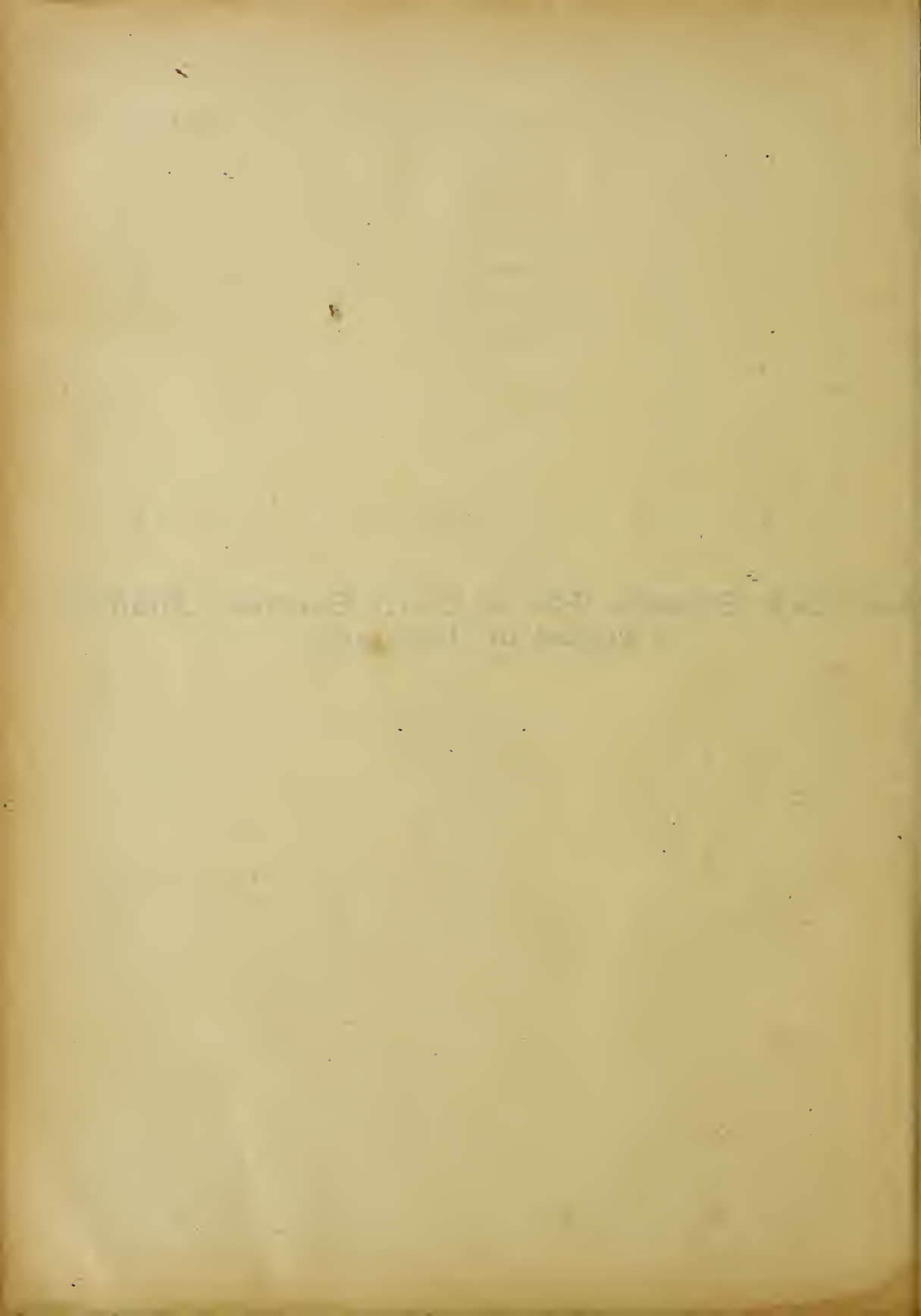
Rêde Sul - Mineira



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Cruzeiro	0,000	Metros 514,012	14 de julho de 1834.
	Pedra Branca	6,080	533,272	1 de janeiro de 1902.
	Peraquê	15,409	810,000	14 de julho de 1834.
	Tunnel	21,920	1.062,000	Idem.
	Passa Quatro	34,600	915,500	Idem.
	Itanhandú	46,500	893,000	Idem.
	Bom Retiro	54,400	880,000	Idem.
Rede Sul-Mineira	Pouso Alto	59,920	875,500	Idem.
(Estradas de Ferro Federaes Brasileiras).	Carmo	73,750	870,500	Idem.
	S. Lourenço	80,000	867,500	Idem.
	Soledade	89,394	865,500	Idem.
	Freitas	106,069	865,440	Idem.
	Contendas	125,704	853,000	Idem.
	S. Thomé	139,536	843,000	Idem.
	Cotta	156,700	842,628	1 de janeiro de 1902.
	Tres Corações	169,908	839,200	14 de julho de 1834.
	Flora	184,300	838,700	1 de junho de 1896.
	Varginha	204,293	894,300	28 de maio de 1892.
	Fluvial	227,003	762,300	15 de janeiro de 1893.
	Espera	241,568	758,000	19 de agosto de 1893.
	Pontalete	252,643	755,000	19 de novembro de 1893.
	Josino de Brito	272,152	750,000	10 de março de 1909.
Tronco — Cruzeiro a Monte Bello	Fama	277,515	751,300	1 de maio de 1836.
	Gaspar Lopes	294,263	778,400	30 de abril de 1897.
	Harmonia	306,583	754,000	20 de julho de 1897.
	Arcado	321,398	750,000	19 de agosto de 1897.
	Movimento	331,453	763,500	4 de dezembro de 1904.
	Engenheiro Trompowsky	346,648	755,800	28 de agosto de 1909.
	Monte Bello	360,435	793,300	Idem.
	Soledade	0,000	865,500	14 de julho de 1834.
	Silvestre Ferraz	15,574	893,200	15 de março de 1891.
	Parada do Ribeiro	24,501	953,760	1 de agosto de 1891.
	Christina	38,636	930,000	15 de março de 1891.
	Maria da Fé	57,838	258,000	27 de julho de 1891.
	Pedrao	67,302	1.050,000	1 de junho de 1907.
	Itajubá	85,182	838,700	25 de setembro de 1891.
	Piranguinho	97,262	831,700	19 de abril de 1892.
	Olegario Maciel	115,651	822,700	23 de agosto de 1894.
Samal do Sapucahy	Rennó	129,806	347,200	1 de agosto de 1900.
	Afonso Penna	136,356	816,700	23 de agosto de 1891.
	Porto Sapucahy	147,123	815,400	9 de novembro de 1910.
	Pouso Alegre	165,438	813,500	21 de março de 1895.
	Borda da Matta	193,870	858,900	1 de agosto de 1895.
	Fraucisco Sá	209,391	930,558	17 de dezembro de 1895.
	Ouro Fino	225,413	862,450	12 de abril de 1896.
	Parada das Canellas	241,056	836,850	15 de maio de 1897.
	Silviano Brandão	255,660	823,600	Idem.
	Sapucahy	239,529	676,600	15 de dezembro de 1897.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros 865,500	
	Soledade	0,000		11 de julho de 1884.
	Coxambú	23,162	900,000	15 de março de 1891.
	Baependy	30,616	905,000	23 de setembro de 1895.
	Fazendinha	42,375	917,053	31 de maio de 1910.
	Angahy	76,575	1.158,000	12 de outubro de 1911.
	Bueno Brandão	91,615	1.009,200	Idem.
	Carvalhos	109,509	1.038,500	12 de agosto de 1903.
	Livramento	133,257	1.193,900	12 de abril de 1901.
	Meio do Mundo	139,655	1.185,700	—
	Bom Jardim	154,960	1.154,100	2 de janeiro de 1897.
	Pacáu	166,345	1.271,900	30 de dezembro de 1895.
Ramal da Barra	Imbuzeiro	181,536	1.031,000	—
	Santa Rita	193,567	850,000	20 de junho de 1895.
	Joaquim Mattoso	210,752	593,000	15 de abril de 1893.
	José Leite	217,420	535,600	Idem.
	Pedro Carlos	231,707	541,600	Idem.
	Conservatoria	241,519	535,400	Idem.
	Paulo de Almeida	249,421	562,800	Idem.
	Ipiabas	230,165	748,050	20 de junho de 1893.
	Barra	284,465	518,000	Idem.
	Sant'Anna	292,255	654,200	Idem.
	Pirahy	309,433	716,000	Idem.
	Passa Tres	321,728	685,600	20 de outubro de 1891.
	Fraitas	0,000	865,440	14 de julho de 1884.
	Santa Catharina	24,003	840,000	13 de março de 1908.
	Bias Fortes	32,745	876,000	1 de fevereiro de 1894.
Ramal da Campanha	Agua Virtuosas	43,000	900,800	24 de março de 1894.
	Nova Baden	49,000	819,000	15 de março de 1901.
	Cambuquira	69,000	914,900	8 de outubro de 1891.
	Campanha	85,970	878,400	3 de março de 1895.
Ramal de Alfenas	Gaspar Lopes	0,000	778,100	30 de abril de 1897.
	Alfenas	7,580	844,900	31 de maio de 1910.

Rezende á Bocaina, Rio do Ouro, Santos a Jundiahy
e ramal de Bragança



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Rezende à Bocaina.	Suruby.	0,000	Metros 397,280	15 de novembro de 1877.
	Plataforma.	1,540	4 0,059	Idem.
	Babylonia.	13,340	428,031	Idem.
	Estalo.	17,085	450,036	Idem.
	Bambús.	23,560	472,086	8 de janeiro de 1878.
	Fórmoso.	28,336	497,086	Idem.
	Barreiro.	38,840	507,000	19 de fevereiro de 1892.
	Cajú.	0,000	1,811	15 de janeiro de 1883.
	Rua Bella.	2,228	1,400	Idem.
	Bemfica.	3,901	1,000	Idem.
	Praia Pequena.	5,750	1,004	Idem.
	Venda Grande.	7,000	16,120	Idem.
	Liberdade.	7,508	—	—
	Botafogo.	9,330	—	—
Rio do Ouro.	Engenho do Matto.	11,914	27,764	—
	Vicente Carvalho.	18,545	22,814	—
	Irajá.	14,846	17,664	15 de janeiro de 1883.
	Collegio.	16,168	10,900	—
	Areal.	17,641	11,834	—
	Pavuna.	21,571	2,375	15 de janeiro de 1883.
	Coqueiros.	24,040	16,200	—
	Belford Roxo.	27,569	—	—
	Itaipú.	39,379	9,980	—
	Retiro.	34,959	12,075	—
	Figueira.	33,816	17,325	—
	José Bulhões.	38,581	15,255	—
	Cachoeira.	43,299	15,800	—
	Paineiras.	45,025	21,300	—
Rio do Ouro.	49,277	40,795	15 de janeiro de 1883.	
S. Pedro.	60,247	70,000	—	
Ramal de S. Francisco Xavier.	Bemfica.	0,000	1,000	—
	D. Anna Nery.	1,021	16,400	—
	José Bulhões.	0,000	15,255	—
Ramal de Iguassú.	S. Bernardino.	2,297	10,195	—
	Iguassú.	3,521	4,695	—
	Barreira.	3,996	15,295	—
	Tinguá.	12,111	39,295	—
Ramal do Rio do Ouro.	Rio do Ouro.	0,000	40,795	15 de janeiro de 1883.
	Represa do Rio do Ouro.	2,739	118,075	Idem.
Ramal da Penha.	Vicente Carvalho.	0,000	22,811	—
	Largo da Penha.	4,700	—	—
	Fazenda Grande.	6,426	—	—
Ramal das Oficinas.	Liberdade.	0,000	—	—
	Officinas.	3,293	—	—

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DÁTA DA INAUGURAÇÃO
	Santos	0,000	2,120	(a) 16 de fevereiro de 1867.
	Cubatão	12,300	2,594	Idem.
	Areaes	16,400	1,670	—
	Piassaguera	18,900	5,700	—
	Raiz da Serra	22,000	20,700	8 de setembro de 1868
	Alto da Serra	30,300	796,600	Idem.
	Campo Grande	34,880	757,802	Idem.
	Rio Grande	41,109	748,315	Idem.
	Ribeirão Pires	45,500	751,816	Idem.
	Pilar	53,109	763,492	Idem.
	S. Bernardo	60,383	743,650	Idem.
	S. Caetano	67,440	737,280	Idem.
	Ypiranga	71,625	728,000	Idem.
	Moóca	74,627	727,000	Idem.
Santos a Jundiaby	Braz	76,332	726,842	Idem.
	S. Paulo	78,470	737,297	Idem.
	Barra Funda	81,510	721,280	Idem.
	A. Branca	84,320	723,063	Idem.
	Lapa	86,050	725,614	Idem.
	Pirituba	90,320	731,988	Idem.
	Taipas	95,079	813,672	Idem.
	Perús	101,300	737,692	Idem.
	Cayeiras	106,000	721,268	Idem.
	Juquery	111,260	723,002	Idem.
	Belém	117,450	771,400	Idem.
	Campo Limpo	127,970	740,037	Idem.
	Varzea	133,900	720,558	Idem.
	Jundiaby	139,000	707,111	Idem.
	Campo Limpo	0,000	740,000	4 de maio de 1884.
	Campo Largo	15,553	852,900	Idem.
Ramal de Bragança	Caetetuba	29,431	744,500	Idem.
	Tanque	39,585	791,000	15 de agosto de 1884.
	Bragança	51,475	815,300	Idem.

(a) As datas de inauguração referem-se á linha primitiva. A inauguração da nova linha teve lugar definitivamente em fevereiro de 1901.

Sorocabana e Ituana



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
S. Paulo	0,000	Metros 736,000	10 de julho de 1875.
Barra Funda	3,000	719,000	—
Osasco	15,900	720,000	—
Baruery	27,244	718,000	10 de julho de 1875.
Cotia	33,546	735,000	Idem.
S. João	48,444	780,000	Idem.
Pinheirinhos	53,209	898,000	Idem.
S. Roque	66,316	793,000	Idem.
Mayrink	73,253	832,000	—
Pantojo	77,973	791,000	—
Rodovalho	83,217	779,000	—
Piragibú	88,217	772,000	10 de julho de 1875.
Inhaíba	92,495	700,000	—
Passa Tres	98,785	602,000	—
Sorocaba	110,382	549,000	10 de julho de 1875.
G. Oetlerer	127,314	598,000	31 de dezembro de 1876.
Ipanema	131,248	533,000	20 de outubro de 1877.
Bacaetava	144,388	532,000	1 de agosto de 1880.
Santo Antonio	151,327	525,000	—
Boituva	161,390	638,000	16 de junho de 1882.
C. Paineiras	169,300	610,000	—
Cerquillo	177,816	571,000	1 de janeiro de 1863.
Juru-Mirim	189,825	551,000	—
Laranjal	190,442	527,000	21 de junho de 1888.
Kilometro 203	205,000	573,000	—
Pereiras	212,656	490,000	—
Conchas	221,280	472,000	21 de julho de 1887.
Salgado	233,037	468,000	—
Pyramboia	247,985	472,000	1 de março de 1888.
Remedios	258,416	502,000	—
Alambar	270,673	651,000	3 de maio de 1888.
Oity	280,190	571,000	—
Victoria	292,157	523,000	20 de junho de 1888.
Botucatu	308,910	777,000	29 de abril de 1880.
Capão Bonito	316,402	876,000	7 de novembro de 1895.
Toledo	330,450	822,000	—
Egualdade	337,035	700,000	5 de março de 1887.
S. Manoel	343,903	675,000	15 de julho de 1888.
Rodrigues Alves	355,361	508,000	—
Gamma	368,413	555,000	—
Aréa Branca	374,433	511,000	—
Leuçós	385,271	535,000	23 de outubro de 1898.
B. Jardim	397,716	595,000	17 de janeiro de 1899.
Agudos	411,650	591,000	20 de setembro de 1903.
Conceição	427,352	605,000	1 de março de 1905.
Baurú	438,439	490,000	12 de junho de 1905.
Capão Bonito	0,000	871,000	7 de novembro de 1895.
Morriinhos	48,000	639,000	Idem.

Sorocabana e Ituana :

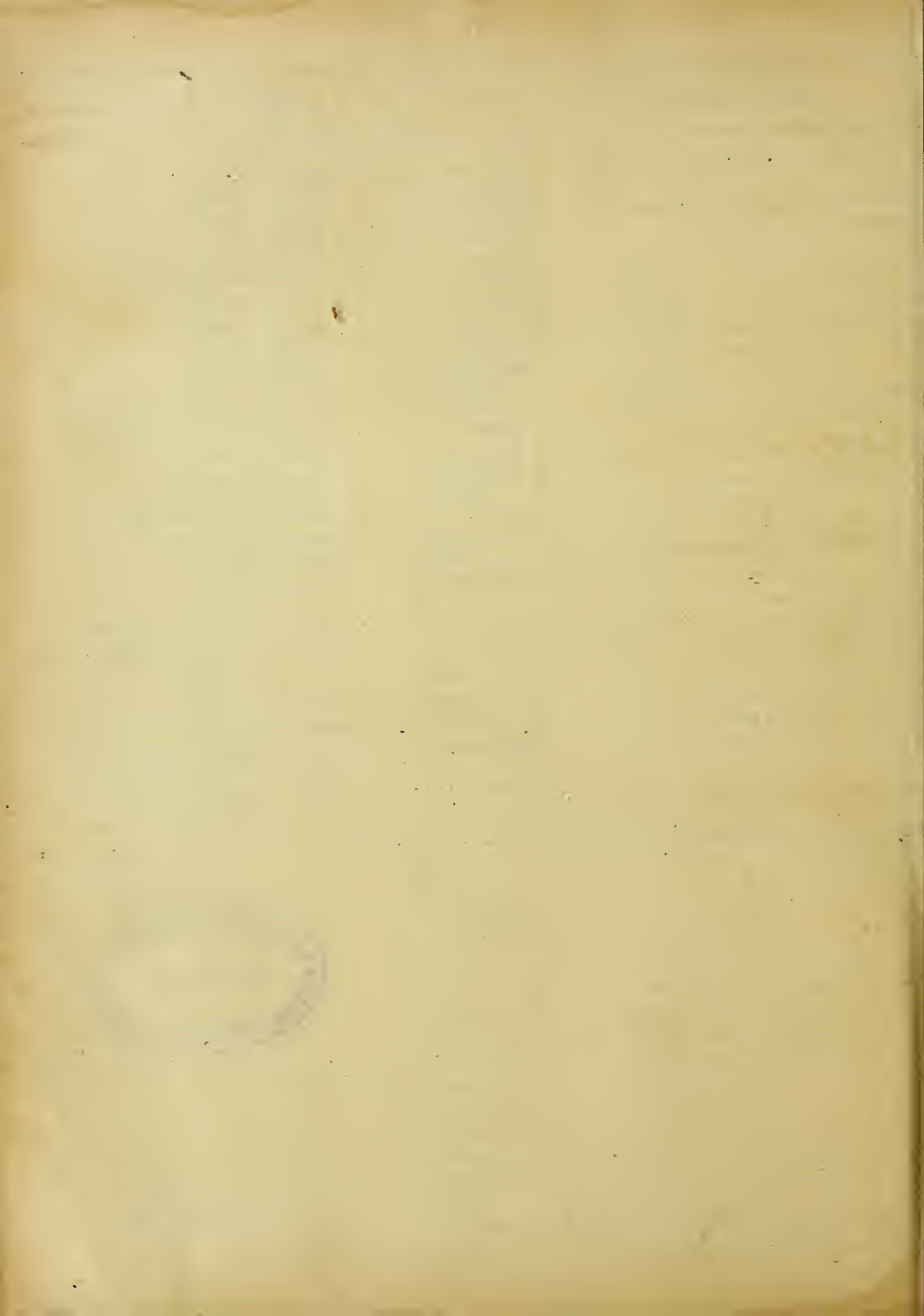
Linha tronco

Prrolongamento para o Porto Tibiriçá

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Prolongamento para o Porto Tibiriçá. (Continuação)	Itatinga	31,000	Metros 701,000	7 de novembro de 1895.
	Andrades	49,000	687,000	Idem.
	Avaré	70,000	742,000	Idem.
	Barra Grande	88,000	752,000	Idem.
	Cerqueira Cesar	104,130	742,200	Idem.
	S. Bartholomeu	116,000	—	20 de abril de 1906.
	Mandury	125,034	701,000	Idem.
	B. Botelho	136,000	663,000	5 de abril de 1903.
	Bernardino de Campos	148,000	674,000	Idem.
	Ilha Grande	169,311	565,000	Idem.
	Ourinhos	197,798	—	31 de dezembro de 1903.
	Salto Grande	217,600	370,000	12 de outubro de 1909.
	Tatuhy	0,000	582,080	11 de julho de 1889.
	Morro Alto	21,220	659,000	11 de maio de 1895.
	Itapejininga	42,924	644,000	Idem.
Cesarão	59,907	606,000	16 de outubro de 1907.	
Herval	77,750	590,000	Idem.	
Engenheiro Hermillo	93,407	579,000	Idem.	
Aracassú	113,507	603,000	16 de fevereiro de 1908.	
Bury	133,407	588,000	4 de maio de 1908.	
Rondinha	146,707	658,000	31 de dezembro de 1908.	
Guahyra	168,384	608,000	1 de abril de 1909.	
Faxina	181,031	639,000	Idem.	
Itanguá	198,017	719,000	Idem.	
Engenheiro Maia	214,074	660,000	Idem.	
Gorita	229,630	690,000	Idem.	
Rio Verde	234,355	673,000	Idem.	
Ibity	243,990	782,000	Idem.	
Itararé	249,750	715,000	Idem.	
Linha de Itararé	Mayrink	73,253	832,000	Julho de 1897.
	Moreiras	84,561	836,000	—
	D. Catharina	93,390	811,000	—
	Pirapitinguy	110,883	661,000	—
	Ytá	126,202	552,000	17 de abril de 1873.
	Salto	138,426	521,000	2 de abril de 1873.
	Pimenta	144,833	546,000	14 de novembro de 1872.
	Itaicy	150,833	556,000	11 de fevereiro de 1879.
	Indaiatuba	153,307	601,000	—
	Cardeal	168,540	631,000	—
	E. Fausto	178,170	564,000	—
	Tiburcio	185,170	534,000	—
	Capivary	195,724	512,000	21 de outubro de 1875.
	Villa Raffard	199,283	508,000	—
	Mumbuca	210,682	531,000	—
Rio Pedras	225,545	613,000	11 de outubro de 1876.	
Piracicaba	241,785	527,000	20 de fevereiro de 1877.	
C. Pinto	255,270	492,000	—	
Secção Ituana				

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Secção Ituana (Continuação)	Recreio	234,540	509,000	—
	Paraizo	271,104	519,000	—
	Xarqueada	279,336	603,000	21 de junho de 1886.
	S. Pedro	300,259	530,000	—
Ramal de Jundiahy	Itaicy	150,833	553,000	11 de fevereiro de 1879.
	Quilombo	160,020	598,000	—
	M. Serrat	166,086	642,000	—
	Itupeva	169,929	663,000	—
	Kilometro 150	180,000	678,000	—
	Jundiahy	193,933	705,000	17 de abril de 1873.
Ramal de João Alfredo	Piracicaba	241,785	527,000	20 de fevereiro de 1877.
	Chave	249,049	486,000	3 de maio de 1888.
	Porto João Alfredo	266,447	475,000	Idem.
Ramal de Porto Martins	Victoria	292,467	516,900	1 de junho de 1893.
	Treze de Maio	307,769	550,000	Idem.
	Araquá	314,617	400,000	—
	Porto Martins	322,539	433,000	—
Ramal de Pirajú	Mandury	441,385	701,000	20 de abril de 1903.
	A. Leonel	451,583	537,000	1 de outubro de 1903.
	Pirajú	466,765	591,000	Idem.
Ramal de Santa Cruz do Rio Pardo	B. Campos	464,717	674,000	5 de abril de 1908.
	Francisco Sodré	475,230	614,000	—
	Santa Cruz do Rio Pardo	488,607	469,000	5 de agosto de 1908.
Ramal de Tieté	Cerquilha	177,816	571,000	1 de janeiro de 1883.
	Tieté	185,885	421,000	Idem.





Victoria a Minas



DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Argolas	0,000	2,000	13 de maio de 1901.
	Cariacica	17,260	34,600	Idem.
	A. Maia	28,873	4,666	Idem.
	Timbuhy	51,718	54,000	29 de dezembro de 1901.
	Fundão	63,400	38,695	15 de maio de 1905.
	Pendanga	71,381	51,000	Idem.
	Lauro Muller	80,400	27,000	Idem.
	João Neiva	91,230	59,500	20 de dezembro de 1905.
	Accioly	116,310	58,600	27 de julho de 1906.
	Baunilha	131,780	50,600	30 de agosto de 1906.
	Collatina	153,350	39,500	28 de dezembro de 1904.
	Porto Bello	179,560	49,000	8 de agosto de 1907.
	Maylasky	190,700	58,100	Idem.
	B. Guandú	202,000	69,500	—
	Natividade (a)	207,645	76,700	8 de agosto de 1907.
	Resplendor	244,740	92,000	4 de dezembro de 1908.
	Lajão	276,804	125,000	Idem.
	Cachoeirinha	312,940	135,050	18 de outubro de 1909.
	Derribadinha	341,430	148,244	31 de dezembro de 1909.
	Figueira	358,152	165,500	15 de novembro de 1910.
	Baguary	377,637	174,050	Idem.
	Pedra Corrida	398,859	191,000	1 de julho de 1911.
	Nack	423,188	298,100	28 de dezembro de 1911.
	Cachoeira Escura	443,162	210,400	30 de dezembro de 1912.
	Currálinho	0,000	607,200	23 de maio de 1910.
	Roca do Brejo	22,500	548,000	Idem.
Currálinho à Diamantina	Santo Hyppolito	39,000	509,803	13 de maio de 1911.
	Rodoador	68,400	689,400	12 de outubro de 1911.
	Riacho das Varas	81,593	959,000	10 de outubro de 1912.

(e) Posição da linha divisória dos Estados de Espirito Santo e Minas : kilometro 203,400.

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LOCOMOTIVAS						CARROS DE PASSAGEIROS ESPECIAES				
		Numero total	Peso total maximo	Peso total minimo	Numero de rodas motrizes maximo	Numero de rodas motrizes minimo	Peso adherente maximo	Peso adherente minimo	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	
			Tons.	Tons.			Tons.	Tons.				
1	Rêde Cearense {	Baturité	31	35,868	18,000	8	4	30,504	14,523	1	9,075	36
2		Sobral	10	33,000	17,680	6	4	25,500	11,793	2	4,450	16
3	Central do Rio Grande do Norte	13	33,000	12,000	6	4	26,000	12,000	—	—	—	
4	Great Western {	Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5		Conde d'Eu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6		Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7		Central de Pernambuco	137	68,000	12,000	8	4	38,000	12,000	15	9,750	14
8		Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9		Central de Alagôas e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10		Ribeirão a Bonito	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Paulo Afonso	4	40,000	23,000	8	4	24,000	12,000	—	—	—	
12	Rêde Bahiana {	Bahia a S. Francisco	18	31,750	23,000	6	4	10,376	15,332	1	8,120	24
13		Alagoinhas a Propriá	7	21,200	20,600	6	4	17,100	13,600	—	—	—
14		S. Francisco	41	35,000	22,000	6	6	31,304	18,820	—	—	—
15		Central da Bahia	22	30,000	16,000	6	4	19,000	12,200	3	6,000	20
16	Central do Brazil	403	127,000	14,500	16	4	127,000	11,800	65	7,000 a 19,000	12 a 22	
17	Rio do Ouro	14	36,000	12,000	8	4	32,000	12,000	1	6,000	—	
18	Rêde Sul Mineira	64	47,240	14,500	8	4	32,825	11,793	6	11,100	37	
19	Oêste de Minas	70	33,070	13,500	8	4	34,000	9,000	11	9,666	6	
20	Goyaz {	Formiga a Tigre	5	32,931	27,700	6	6	27,026	25,600	—	—	—
21		Araguary a Catalão	5	32,931	14,925	6	4	27,026	14,925	—	—	—
22	Paraná	26	38,497	23,594	8	6	32,060	22,700	1	11,060	27	
23	D. Thereza Christina	7	28,000	26,000	6	6	23,000	22,000	1	—	—	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	209	75,500	19,000	12	4	66,000	10,000	18	15,072	—	
25	Madeira-Mamoré	11	45,360	31,198	8	6	9,666	3,253	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá	25	42,500	30,000	8	4	37,500	25,500	4	—	10	
II — CONCEDI												
27	Alcobaça á Praia da Rainha	5	—	—	—	—	—	—	1	—	—	
28	Caxias a Cajazeiras	4	42,500	15,376	6	6	28,000	13,154	—	—	—	
29	Victoria a Minas {	Victoria á Itabira	15	51,416	42,176	6	6	21,828	20,000	2	10,757	7
30		Currallinho á Diamantina	4	35,380	30,685	6	6	28,122	24,325	—	—	—
31	Recife a Limoeiro e ramaes (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(a) Utiliza-se do material da Rêde Great Western.
 (b) Chefe de trem e bagagem.

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911

Quadro n. 8

CARROS DE PASSAGEIROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE PASSAGEIROS DE 2ª CLASSE			CARROS MIXTOS DE PASSAGEIROS			NUMERO TOTAL DE CARROS DE PASSAGEIROS	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS DE PASSAGEIROS	VAGÔES PARA CORREIO E BAGAGEM			NUMERO DE ORDEM
Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares			Numero	Peso morto médio	Capacidade média	

UNIÃO

	Tons.			Tons.			Tons.					Toneladas	Toneladas	
14	9,075	40	14	7,485	44	2	9,075	40	31	124	4	6,075	5,400	1
5	4,765	18	5	4,425	30	—	—	—	12	32	3	4,425	4,500	2
3	10,000	—	3	10,000	—	2	12,000	—	8	32	2	9,000	15,000	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
77	12,650	25	84	12,000	61	10	7,573	31	186	704	44	12,200	7,700	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
2	6,500	40	6	6,500	60	2	7,000	50	10	40	1	3,000	3,600	11
14	10,327	37	15	9,900	60	—	—	—	30	78	12	8,848	4,500	12
3	9,590	32	4	7,910	62	3	9,450	41	10	30	6	5,508	6,750	13
13	16,230	40	22	9,872	62	10	9,675	46	45	180	9	4,844	4,477	14
21	8,000	20	37	8,000	36	2	8,000	36	63	177	8	8,000	6,000	15
181	8,000 a 10,000	22 a 60	181	7,000 a 13,000	50 a 92	21	13,000	56	52	1,840	52	7,000 a 13,500	6,500 a 13,000	16
3	9,000	43	5	9,000	43	5	9,000	43	14	53	(b) 1	5,200	10,000	17
15	11,400	37	15	10,700	60	17	10,700	45	53	212	23	7,500	7,100	18
18	9,666	25	20	7,318	34	12	6,950	20	61	244	17	8,481	8,000	19
1	7,500	44	1	7,500	44	2	7,500	32	4	16	—	—	—	20
1	12,400	44	1	11,400	52	1	11,900	51	3	12	1	10,331	6,000	21
13	8,740	28	12	8,880	47	6	12,060	44	32	114	14	6,500	11,000	22
—	—	—	3	14,000	48	5	13,500	38	9	34	1	3,500	5,000	23
100	16,323	36	39	11,892	47,1	21	14,454	44,3	181	724	46	12,000 9,350	8,500 11,333	24
5	15,909	72	9	11,136 a 15,900	72	—	—	—	13	52	4	15,909	13,181	25
4	12,000	40	6	13,683	80	2	12,800	42	16	61	4	10,410	2,300	26

DAS PELA UNIÃO

—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	1	—	—	27
1	9,000	42	1	6,000	30	2	10,000	56	4	16	1	6,000	4,000	28
3	7,500	26	3	7,500	45	4	7,500	38	12	48	4	6,450	10,000	29
2	12,000	24	2	11,300	23	3	11,854	40	7	28	3	9,000	10,000	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LOCOMOTIVAS						CARROS DE PASSAGEIROS ESPECIAES			
		Numero total	Peso total maximo	Peso total minimo	Numero de rodas motrizes maximo	Numero de rodas motrizes minimo	Peso adherente maximo	Peso adherente minimo	Numero	Peso morto médio	Numero médio de lugares
32	Leopoldina e ramal. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Sumidouro (a).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Prolongamento da Barão de Araruama.	3	27,000	—	8	—	23,000	—	—	—	—
35	Carangola e ramaes. . .	16	32,000	23,000	8	4	28,000	14,400	—	—	—
36	Leopoldina Railway . . . Santo Eduardo a Itapemirim (a).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Central de Macabé. . . .	3	16,000	13,000	4	4	12,000	8,200	—	—	—
38	Norte.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Sul do Espirito Santo (b).	6	32,000	16,000	8	4	30,000	12,000	—	—	—
40	Caravellas e ramal (a). .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado.	3	15,500	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina.	2	17,000	14,500	4	4	13,000	13,000	—	—	—
43	Bananal.	2	18,000	14,000	6	4	18,000	13,805	2	2,500	18
44	Santos a Jundiaby.	96	81,839	28,143	8	4	67,360	23,338	2	28,590	26
45	Sorocabana e Ituana (Capão Bonito a Salto Grande. . .	11	35,800	17,400	8	4	31,700	14,000	—	—	—
46	(Tatuhy a Itararé.	10	35,800	17,400	8	4	31,700	14,000	2	16,000	16
47	Baurú a Itapura.	10	32,000	13,500	8	4	28,500	11,000	1	—	—
48	Rio Claro (d).	60	42,300	21,200	8	4	36,000	12,700	9	9,580	15,5
49	Mogyana. (Ribeirão Preto a Jaguará e ramal de Caldas.	11	23,000	23,000	8	4	22,500	17,000	2	8,200	—
50	Jaguara Araguay.	5	32,500	24,000	6	6	24,800	19,000	—	—	—
51	Quarahim a Itaquy.	10	37,000	8,000	6	4	21,000	8,000	—	—	—
52	S. Paulo - Rio Grande. (Itararé a Uruguay.	26	31,000	23,000	6	6	30,000	21,000	7	13,714	15
53	(Linha de S. Francisco.	6	36,000	12,000	6	6	26,000	10,000	—	—	—

- (a) Utiliza-se do material de outras linhas.
- (b) Além do material proprio percorre nesta material de outras linhas.
- (c) Sendo 3 para correio e 29 para correio e bagagem.
- (d) O material rodante serve aos trechos de concessão federal e estadual.
- (e) Sendo 2 para correio e 20 para correio e bagagem.
- (f) Sendo 3 para correio e 6 para correio e bagagem.

CARROS DE PASSAGEIROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE PASSAGEIROS DE 2ª CLASSE			CARROS MIXTOS DE PASSAGEIROS			NUMERO TOTAL DE CARROS DE PASSAGEIROS	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS DE PASSAGEIROS	VAGÕES PARA CORREIO E BAGAGEM			NUMERO DE ORDEN
Numero	Peso morto médio	Numero médio de lugares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de lugares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de lugares			Numero	Peso morto médio	Capacidade média	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	
5	9,000	45	3	7,000	50	1	11,000	25	11	44	3	9,000	12,000	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	1	10,770	60	1	11,050	54	2	8	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
1	—	34	1	—	50	2	—	83	4	16	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
3	4,500	66	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	40
1	6,000	40	—	—	—	2	6,000	52	3	12	3	5,125	8,000	41
—	—	—	—	—	—	3	9,700	45	4	16	2	—	—	42
42	22,219	37	48	20,065	65	13	13,318	52	105	400	(c) 32	13,172 21,333	8,000	43
2	16,360	29	3	10,000	56	2	8,600	40	7	23	3	10,000	7,000	44
5	15,000	26	5	10,000	53	—	—	—	12	48	6	10,000	7,000	45
4	12,000	40	6	13,683	60	2	12,800	45	13	34	3	10,440	6,200	46
18	11,321	33,5	23	10,657	64	11	10,700	48,8	64	155	(e) 22	8,800 10,713	25, m3	47
2	9,500	32	2	8,400	56	4	9,400	42	10	40	2	8,400	5,000	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
3	6,500	21	4	6,000	48	3	6,500	32	10	40	2	6,500	6,000	50
12	16,000	36	14	14,000	53	2	10,000	46	35	140	(f) 9	9,000 11,000	10,000 15,000	51
2	10,750	36	5	11,000	36	—	—	—	7	28	2	10,500	10,000	52

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	VAGÕES PARA ANIMAES			VAGÕES FECHADOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES ABERTOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES PARA INFLAMMAVEIS			
		Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	
														Numero
			Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.	
1	Rêde Cearense	Batorité	19	5,600	4,800	93	6,219	10,600	76	4,608	10,600	1	6,219	10,600
2		Sobral	32	3,150	16,400	39	3,485	5,232	16	3,150	5,062	—	—	—
3	Great-Western	Natal a Itamataby	67	6,180	7,590	1146	5,630	11,800	876	4,770	10,400	24	4,100	6,320
4		Conde d'Eu												
5		Recife a S. Francisco												
6		Central de Pernambuco												
7		Sul de Pernambuco												
8		Central de Alagôas e ramal.												
9	Ribeirão a Bonito	1	3,000	2,400	24	3,000	3,600	4	2,500	3,600	—	—	—	
10	Paulo Afonso	2	8,000	12,000	24	8,000	17,600	20	8,000	20,000	2	10,000	20,000	
11	Central do Rio Grande do Norte . . .	32	6,213	11 cabeças	106	3,835	5,759	148	4,942	5,648	—	—	—	
12	Rêde Bahiana	Bahia a S. Francisco	13	5,261	7,077	56	3,140	4,500	14	3,478	5,428	—	—	—
13		Alagoinhas a Propriá	90	7,133	30 cabeças	172	7,725	15,373	45	7,540	20,000	1	5,400	6,000
14		S. Francisco	80	3,000	8	203	3,200	4,500	93	2,800	4,500	—	—	—
15	Central da Bahia	337	6,000 a 17,000	6 a 40 cabeças	1183	6,000 a 12,500	10,000 a 20,000	921	5,000 a 19,000	8,000 a 40,000	12	6,000	8,000	
16	Central do Brazil	1	5,650	8 cabeças	10	8,925	13,500	64	15,300	21,000	—	—	—	
17	Rio do Curu	62	9,620	14 cabeças	187	7,500	12,800	20	6,700	13,700	11	9,100	9,100	
18	Rêde Sul Mineira	68	6,999	7,531	189	4,853	7,531	62	5,103	8,266	14	7,500	8,571	
19	Oeste de Minas	2	6,000	6,400	13	9,881	16,153	—	—	—	—	—	—	
20	Goyaz	Formiga a Tigre	4	9,412	6,400	6	9,457	20,000	12	8,033	20,000	—	—	—
21		Araguary a Catalão	6	5,000	6,000	197	6,000	11,000	45	6,400	16,000	6	4,000	6,000
22	Paraná	16	3,500	6 cabeças	46	3,500	6,000	52	3,000	6,000	3	3,099	6,000	
23	D. Thereza Christina	250	10,850	20,160	1004	9,229	17,085	49	7,453	11,346	—	—	—	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul .	8	9,333	13,181	23	11,590	18,181	—	—	—	—	—	—	
25	Madeira-Mamoré	60	7,500	20,000	76	8,140	15,627	304	8,376	18,209	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá													
I — DA														
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	4	—	—	14	—	—	—	—	—	
28	Caxias a Cajazeiras	2	5,000	15 cabeças	10	6,000	8,000	14	4,125	8,500	—	—	—	
29	Victoria a Minas	Victoria á Itabica	3	6,450	12	29	7,148	13,650	91	7,410	16,236	—	—	
30		Currallinbo á Diamantina	6	11,820	16,000	12	9,812	20,000	—	—	—	—	—	
31	Recife ao Limoeiro e ramaes (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	Leopoldina	Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
33		Sumidouro (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34		Prolongamento da Barão de Araruaama	—	—	—	10	7,684	13,200	10	2,442	5,300	—	—	
35	Carangola e ramaes	7	5,500	10,000	101	6,165	10,330	—	—	—	—	—	—	

II — CONCEDIDA

(a) — Utiliza-se do material da rêde Great-Western.
 (b) — Utiliza-se do material de outras linhas.

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911

Quadro n. 8 A

VAGÕES PLATAFORMAS			VAGÕES DIVERSOS			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO TOTAL DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DOS EIXOS DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DOS EIXOS DOS GARROS E VAGÕES	NUMERO DE LOCOMOTIVAS POR KILOMETRO	NUMERO DE GARROS DE PASSAGEIROS POR KILOMETRO	NUMERO DE VAGÕES POR KILOMETRO	NUMERO DE EIXOS POR KILOMETRO	NUMERO DE ORDEN
Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade								

UNIÃO

—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	192	768	892	0,07	0,67	0,45	2,10	1
—	—	—	—	—	—	—	4	6,000	12,000	91	338	370	0,04	0,04	0,34	1,31	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	50	6,500	6,800	—	—	—	—	2.177	7.577	8.281	0,10	0,14	1,58	6,02	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
6	2,500	3,600	4	3,620	5,580	—	—	—	—	33	76	116	0,04	0,00	0,32	1,00	9
20	6,000	20,000	—	—	—	—	—	—	—	74	203	328	0,13	0,08	0,73	3,21	10
14	7,317	9,128	14	4,647	5,832	36	4,170	5,500	362	759	837	0,14	0,21	2,04	6,80	11	11
—	—	—	3	3,840	4,500	21	3,014	5,785	113	256	286	0,06	0,00	1,68	2,75	12	12
—	—	—	26	6,601	9,500	50	4,225	8,910	393	1.500	1.740	0,90	0,90	0,86	3,81	13	13
42	2,200	4,500	33	3,200	4,500	41	2,500	4,500	503	1.008	1.183	0,06	0,10	1,59	3,74	14	14
—	—	—	70	—	—	7	5,000	10,000	2.582	9.144	10.981	0,20	0,22	1,33	5,66	15	15
—	—	—	1	2,650	5,000	—	—	—	77	300	353	0,11	0,11	0,60	2,80	16	16
33	7,000	12,000	20	7,000	9,000	33	4,500	7,200	392	1.484	1.696	0,06	0,05	0,37	1,61	17	17
—	—	—	10	5,559	9,700	119	5,515	9,818	479	1.916	2.160	0,05	0,05	0,10	1,70	18	18
16	9,071	16,250	—	—	—	—	—	—	34	136	152	0,03	0,02	0,22	1,0	19	19
—	—	—	—	—	—	6	7,533	20,000	29	116	128	0,09	0,05	0,51	2,41	20	20
73	3,000	6,000	53	13,000	24,000	57	2,600	2,602	451	1.218	1.332	0,03	0,07	1,68	3,17	21	21
—	—	—	—	—	—	54	3,500	6,000	173	553	300	0,03	0,07	1,51	3,01	22	22
527	8,145	17,187	62	6,000	—	150	6,000	8,000	2.083	7.928	8.652	0,00	0,05	0,96	3,98	23	23
125	7,033	13,181	31	—	—	40	10,203	27,216	237	948	953	0,01	0,01	0,81	3,27	24	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	444	1.776	1,810	1,00	0,61	17,07	70,75	25	25

PELA UNIÃO

13	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—	—	0,02	0,04	0,63	—	27	27
—	—	—	—	—	—	5	2,700	4,000	31	111	130	0,05	0,05	0,39	1,66	28	28
—	—	—	—	—	—	3	5,800	10,000	130	52	588	0,03	0,03	0,31	1,22	29	29
23	9,000	20,000	—	—	—	36	4,400	12,000	53	200	228	0,06	0,10	0,77	3,31	30	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
5	6,832	13,800	—	—	—	—	—	—	55	80	81	0,06	0,03	0,10	1,61	34	34
—	—	—	2	6,550 8,600	15,000	10	3,970	8,353	123	402	533	0,05	0,05	0,55	2,40	35	35

NÚMERO DE ORDÉM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	VAGÕES PARA ANIMAES			VAGÕES FECHADOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES ABERTOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES PARA INFLAMMAVEIS			
		Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	
			Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.	
36	Leopoldina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37			Central de Macahé	—	—	—	16	7,532	13,500	13	6,133	14,423	—	—
38			Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39			Sul do E. Santo (b)	—	—	—	10	—	{ 10,000 12,000 15,000 }	3	—	10,000	—	—
0			Caravellas e ramaes (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	6	5,125	8,000	—	—	—	—	—		
43	Bananal	4	2,000	7,000	4	1,500	5,000	1	1,620	7,000	—	—		
44	Santos a Jundiáhy	113	7,844	12,543	716	9,277	13,919	2,251	8,745	16,207	5	7,200	9,000	
45	Sorocabana e Ituana	12	7,500	12,000	33	6,200	12,000	13	6,200	18,000	—	—	—	
46														Tatuy a Itararé
47	Bauru a Itapura	4	7,500	20,000	44	8,140	15,627	20	3,353	18,209	—	—	—	
48	Rio Claro	59	8,051	12,831	683	8,014	14,407	358	6,817	13,351	—	—	—	
49	Mogyana	2	6,000	7,500	54	5,100	7,500	—	—	—	—	—	—	
50														Jaguara a Araguary
51	Quarahim a Itaquí	22	7,445	10,600	53	8,175	10,600	10	3,100	6,000	—	—	—	
52	S. Paulo—Rio Grande	112	11,801	24,354	109	10,372	25,082	—	—	—	1	3,000	5,000	
53														Linha de S. Francisco

(a) Utiliza-se do material de outras linhas.
 (b) Além do material proprio percorre nesta material de outras linhas.

VAGÕES PLATAFORMAS			VAGÕES DIVERSOS			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO TOTAL DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DOS EIXOS DOS VAGÕES	NUMERO TOT'L DOS EIXOS DOS CARROS E VAGÕES	NUMERO DE LOCOMOTIVAS POR KILOMETRO	NUMERO DE CARROS DE PASSAGEIROS POR KILOMETRO	NUMERO DE VAGÕES POR KILOMETRO	NUMERO DE EIXOS POR KILOMETRO	NUMERO DE ORDENS
Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	1	8,060	10,000	—	—	—	30	120	128	0,67	0,65	0,69	2,94	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
1	—	10,000	—	—	—	—	—	—	11	56	72	0,04	0,03	0,09	0,45	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	0,78	0,78	0,78	—	41
4	4,000	8,000	—	—	—	—	—	—	13	52	64	0,05	0,07	0,33	1,05	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	20	36	0,67	0,14	0,28	1,28	43
53	6,500	13,000	46	—	—	70	9,555	14,263	3,283	8,853	9,293	0,69	0,75	23,53	66,62	44
—	—	—	—	—	—	10	2,300	5,000	71	266	294	0,05	0,03	0,32	1,35	45
—	—	—	—	—	—	28	3,564	6,500	98	348	396	0,04	0,05	0,39	1,58	46
—	—	—	4	6,000	10,000	—	—	—	75	300	331	0,02	0,03	0,17	0,76	47
02	7,184	10,225	—	—	—	20	5,450	10,000	1,244	4,976	5,232	0,07	0,08	1,49	5,00	48
28	4,200	7,500	—	—	—	—	—	—	56	344	384	0,04	0,04	0,32	1,43	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
16	6,000	10,000	—	—	—	17	6,000	10,000	122	340	380	0,06	0,06	0,69	2,1	51
—	2,800	6,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
00	7,713	21,260	76	8,292	20,737	—	—	—	597	2,364	2,504	0,03	0,04	0,68	2,84	52
20	7,000	16,000	—	—	—	15	6,666	14,666	62	168	196	0,06	0,07	0,64	2,04	53

Quadro n. 9

ESPECIFICAÇÕES DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA				CORREDO DOS PISTÕES	DIÂMETRO DOS CILINDROS	RODAS MOTRIZES		
						Superfície da aquecimento		Comprimento dos tubos	Timbre			Número	Diâmetro	
						Directa	Tubular							
						Kilog.	Kilog.	M. quad.	M. quad.			Metr.	Atms.	Metr.
1	Alagoínhas a Propriá	Ten-Wheel	10	33.270	23.007	8,080	75,1600	2,594	11,20	0,508	0,406	6	1,11	
		6 rodas conjug.	3	20.600	17.700	—	—	—	—	0,430	0,330	—	—	—
		Americano	4	21.200	13.600	—	—	—	—	0,130	0,330	—	—	—
2	Bananal	Mogul	2	19.000	16.820	4,6200	44,0000	2,560	8,50	0,570	0,320	6	0,97	
		Americano	1	15.000	13.805	4,3300	28,6000	2,460	8,20	0,400	0,280	4	0,97	
		Mogul	1	23.151	19.061	5,1623	53,9806	2,618	11,24	0,457	0,350	6	1,00	
3	Baturité	»	2	25.878	21.792	6,2305	68,6865	2,674	11,24	0,457	0,356	6	1,00	
		»	4	20.961	5.424	6,7410	71,4099	2,669	11,24	0,457	0,381	6	1,00	
		Manobra	2	18.000	18.000	3,3128	40,2792	3,228	11,24	0,457	0,305	6	0,84	
		Consolidation	7	30.418	26.332	6,1929	71,1880	2,974	11,24	0,457	0,381	8	0,96	
		»	4	35.806	34.500	6,3236	90,0836	3,679	11,24	0,508	0,406	8	0,94	
		»	4	34.750	30.770	8,8500	71,3800	2,780	11,30	0,457	0,381	8	0,94	
		Americano	1	22.246	15.528	5,5641	42,2523	2,542	11,24	0,457	0,305	4	1,00	
		»	1	26.332	23.608	5,4350	41,3820	2,669	11,24	0,457	0,350	4	1,00	
		Ten-Wheel	3	32.234	25.424	8,5588	87,8910	3,736	11,24	0,457	0,381	6	1,00	
		»	2	32.970	21.870	8,3200	73,6000	3,200	12,00	0,559	0,350	6	1,00	
4	Caxias a Cajazeiras	Ten-Wheel	1	42.500	28.000	12,9923	57,9007	3,15	—	0,508	0,331	—	—	
		Mogul	3	—	13.154	3,3788	17,1211	2,500	—	0,457	0,279	6	0,9	
		»	8	30.000	19.000	5,7590	47,5130	2,440	12,00	0,457	0,368	6	1,0	
5	Central da Bahia	»	3	30.000	24.000	3,9010	12,4090	2,979	12,00	0,508	0,381	6	1,0	
		»	2	27.000	18.000	6,4400	47,6990	2,350	12,00	0,457	0,355	6	1,0	
6	Central do Brazil (bitola de 1m,60).	»	4	18.000	18.000	3,7150	34,3350	2,700	12,00	0,481	0,309	6	0,9	
		»	1	17.000	17.000	2,1580	33,4700	2,720	12,00	0,406	0,279	6	0,8	
		»	2	11.000	12.200	3,6200	29,077	2,560	12,00	0,432	0,233	4	0,9	
		Americano . . . (a)	3	39.911	22.680	8,0000	53,4600	3,025	9,14	0,610	0,381	4	1,0	
		» (a)	5	53.711	22.752	10,4700	88,8400	3,523	9,14	0,610	0,432	4	1,0	
		» (a)	5	53.711	22.752	10,4700	88,8400	3,55	9,14	0,610	0,432	4	1,0	
		» (a)	6	53.711	22.752	8,720	88,4900	3,545	9,14	0,610	0,432	4	1,0	
		» (a)	6	56.638	22.680	11,2510	100,8200	3,545	9,84	0,610	0,451	4	1,5	
		» (a)	20	60.355	28.857	11,1630	100,2800	3,542	9,85	0,610	0,444	4	1,5	
		» (a)	19	72.470	23.867	12,7400	124,4900	3,577	12,65	0,610	0,457	4	1,7	
»	Ten-Wheel . . . (a)	15	83.450	46.720	11,9100	171,1700	4,035	12,65	0,630	0,459	—	—		
	» (a)	21	100.244	51.431	12,830	185,3500	4,422	12,14	0,711	0,545	6	1,7		
	» (a)	2	102.300	53.810	12,6500	212,9700	4,905	14,06	0,660	0,476	6	1,7		
	» (a)	3	51.341	30.844	9,5800	87,1600	3,406	9,14	0,610	0,457	6	1,3		
	Mogul (a)	8	51.341	30.844	9,5000	87,1600	3,425	9,14	0,610	0,457	6	1,3		
	» (a)	3	72.900	37.563	12,6500	121,7700	3,236	10,55	0,610	0,481	6	1,3		
» (a)	24	89.841	49.895	14,5100	136,5700	3,295	11,95	0,610	0,457	6	1,5			

(*) Para passageiros; no peso em marcha está incluído o tender.

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHÉRENTE	CALDEIRA			CURSO DOS PISTÕES	DIÂMETRO DOS CILINDROS	RODAS MOTRIZES		
						Superfície de aquecimento		Comprimento dos tubos			Timbre	Número	Diâmetro
						Directa	Tubular						
						Kilog.	Kilog.						
	Central do Brazil (bitola de 1 ^m ,60)	Consolidation . (a)	3	65.317	29.916	14,0500	105,2100	2,584	9,14	0,610	0,508	8	1,276
		" . (a)	10	79.378	45.359	12,5600	133,9600	4,041	9,14	0,610	0,508	8	1,283
		" . (a)	8	83.828	48.122	13,7600	150,3000	4,041	9,14	0,610	0,523	8	1,283
		" . (a)	2	82.301	43.122	13,9500	149,3000	4,041	10,55	0,610	0,533	8	1,283
		" . (a)	26	93.386	52.930	13,8300	155,5400	4,041	11,25	0,610	0,533	8	1,283
		" . (a)	10	113.037	65.385	17,4900	222,6500	4,389	12,65	0,680	0,533	8	1,346
		"	18	109.007	62.458	14,1400	223,1100	4,359	12,65	0,680	0,533	8	1,346
		Mastodonte	13	114.305	61.410	19,4100	185,2100	4,232	11,95	0,630	0,533	8	1,372
		Mallet (a)	3	135.028	93.440	11,3000	204,1500	5,490	14,06	0,630	0,441 0,711	12	1,270
		" (a)	3	135.000	91.200	—	—	—	11,00	0,600	0,457 0,711	12	1,283
		" (a)	16	173.000	127.000	—	—	—	15,40	0,630	0,508 0,813	16	1,283
		Manobras (a)	2	78.000	48.000	—	—	—	12,30	0,630	0,457	6	1,270
		" (a)	4	53.00	37.195	—	—	—	11,25	0,550	0,406	6	1,148
		Mach-tender	2	23.817	20.412	4,2200	38,2700	2,023	9,81	0,457	0,300	6	0,905
		Four-wheel (a)	4	33.420	19.051	5,3200	45,6200	2,97	9,18	0,457	0,320	4	0,944
		Americano (a)	1	38.102	11.790	4,9600	35,6800	2,476	9,18	0,403	0,305	4	1,054
		" (a)	2	35.005	11.790	6,1400	58,5900	2,783	9,10	0,403	0,279	4	0,940
		" (a)	2	40.142	14.515	6,1400	58,5900	2,783	9,14	0,457	0,280	4	1,143
		" (a)	2	42.411	15.422	6,1400	58,5900	2,783	9,14	0,457	0,320	4	1,143
		" (a)	7	43.227	16.329	6,5100	62,8700	2,73	9,14	0,457	0,556	4	1,143
		" (a)	2	47.043	16.964	6,7400	66,4700	3,000	10,55	0,508	0,356	4	1,251
		" (a)	1	49.622	16.934	6,7400	63,4700	3,274	9,14	0,508	0,329 0,381	4	1,251
		" (a)	5	69.188	23.587	4,6900	68,1700	2,751	11,25	0,457	0,556	4	1,168
	Central do Brazil (bitola de 1 ^m ,90)	Ten-wheel (a)	6	61.689	24.946	6,9000	75,3700	3,596	11,25	0,508	0,406	6	1,168
		" (a)	13	63.140	27.609	6,9000	75,3700	3,596	12,65	0,508	0,406	6	1,219
		Mogul (a)	2	34.925	19.051	6,5600	46,5900	2,600	9,14	0,457	0,320	6	1,041
		" (a)	3	41.050	18.141	4,7000	47,5400	2,618	9,84	0,457	0,330	6	1,041
		Consolidation . (a)	1	41.776	19.957	6,1700	53,0400	3,083	9,14	0,477	0,356	8	0,940
		" (a)	5	56.696	28.122	7,9500	88,3900	3,161	9,14	0,508	0,403	8	0,940
		" (a)	15	52.676	29.432	8,0600	88,1500	3,552	9,14	0,502	0,406	8	0,940
		" (a)	19	75.661	26.287	6,0200	95,9000	3,161	11,95	0,508	0,403	8	0,912
		" (a)	3	71.200	37.300	—	—	—	10,50	0,508	0,432	8	0,910
		" (a)	1	50.000	27.216	—	—	—	9,14	0,502	0,406	8	0,940
	D. Thereza Christina	—	5	28.000	23.000	5,3300	46,4400	3,049	12,00	0,507	0,330	6	1,070
		—	2	28.000	22.000	5,2953	43,5690	2,830	12,00	0,507	0,318	6	0,930
	Goyaz	Mogul	2	27.700	25.600	5,5600	71,5000	3,615	12,00	0,550	0,370	6	1,050
		"	2	30.800	26.626	7,5200	61,2900	2,759	10,80	0,457	0,381	6	1,067
		Ten-wheel	1	32.830	27.025	6,6000	94,2900	4,580	10,80	0,508	0,281	6	1,090
	Great Western	Mogul (a)	25	61.979	29.160	9,8470	83,5100	3,119	10,90	0,508	0,406	6	1,067
		" (a)	42	63.401	30.270	9,7540	83,9340	2,175	10,50	0,500	0,406	6	1,037
		12 rodas (a)	7	72.647	35.816	9,6310	114,266	2,505	10,90	0,537	0,457	8	1,067

(a) No peso em marcha está incluído o tender.

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MAR-CHA	PESO ADHE-RENTE	CALDEIRA				CURSO DOS PIS-TÕES	DIÂMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES	
						Superfície de aquecimento		Comprimento dos tubos	Timbre			Numero	Dia-metro
						Directa	Fubular						
						Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.			Metr.	Atms.
	Consolidation (a) .		6 61.700	30.176	8,9180	68,4670	2,972	10,90	0,457	0,381	8	0,940	
	Americano (a) . . .		6 64.925	19 805	9,8470	83,5160	3,149	10,00	0,508	0,406	4	1,422	
	Consolidation (a) .		6 62.930	30.176	8,9180	68,4670	2,972	10,90	0,457	0,381	8	0,940	
	Americano (a) . . .		3 34.546	16.030	6,4100	53,3240	2,900	9,50	0,508	0,356	4	1,067	
	» (a)		2 40.842	16.000	5,9680	53,3240	2,900	9,50	0,508	0,356	4	1,067	
	Mogul (a)		1 10.642	22.069	5,9680	53,3240	2,900	8,20	0,508	0,356	6	1,067	
	3 eixos conj.		1 27.231	22.251	4,0870	49,2350	2,900	10,20	0,508	0,353	6	1,067	
	Prairie (a)		2 35.455	23.978	6,4100	53,3240	2,900	10,20	0,508	0,356	6	1,067	
	» (a)		3 38.640	25.909	6,2210	53,5230	2,900	10,90	0,508	0,331	6	1,067	
	2 eixos conj.		3 20.321	15.244	3,0650	40,8750	2,700	8,80	0,457	0,294	4	0,965	
	Americano		2 25.401	18.239	3,7150	51,0940	2,700	9,50	0,508	0,356	4	1,067	
	4 rodas		1 12.193	12.193	4,0000	48,7700	2,700	8,40	0,305	0,203	4	0,762	
	Ten-Wheel (a)		4 45.214	17.832	4,3630	56,0140	2,800	8,80	0,533	0,330	6	1,016	
	» » (a)		3 45.722	25.401	7,3100	70,5900	3,600	10,90	0,508	0,406	6	1,143	
10	Great-Western	Consolidation (a) .	5 50.802	24.385	7,8300	73,9300	3,600	10,90	0,508	0,406	8	0,940	
		» (a)	2 42.674	22.353	7,1500	71,0500	2,900	10,90	0,508	0,381	8	0,940	
		Mogul (a)	2 44.706	20.321	6,9600	64,2700	2,900	10,90	0,457	0,381	6	0,991	
		» (a)	1 35.562	15.214	4,8300	53,6300	2,800	9,11	0,520	0,317	6	1,016	
		3 eixos conj.	1 14.250	14.250	—	—	—	8,80	—	—	6	0,762	
		Americano (a)	1 34.546	15.244	5,2000	57,7700	2,800	7,80	0,508	0,324	4	1,210	
		Mogul (a)	1 35.532	15.244	4,8300	53,6800	2,800	7,80	0,508	0,324	6	1,067	
		» (a)	3 43.690	24.385	7,2400	61,4100	2,700	11,20	0,508	0,393	6	1,143	
		» (a)	1 43.690	24.385	7,2400	61,4100	2,700	10,90	0,457	0,284	6	0,991	
		» (a)	5 43.690	24.385	7,2400	61,4100	2,700	10,90	0,457	0,381	6	0,991	
		2 eixos conj (a)	1 30.939	16.257	5,9400	36,4000	2,700	9,50	0,457	0,330	4	0,991	
		Americano	5 25.401	16.257	4,2700	34,1700	2,500	8,80	0,457	0,279	4	1,067	
		4 rodas	2 14.225	14.225	5,6300	60,5600	2,700	8,60	0,384	0,254	4	0,813	
		Prairie (a)	4 33.500	23.390	6,1300	58,4200	2,700	9,50	0,457	0,368	6	0,914	
		— (a)	2 43.000	24.000	—	—	2,900	8,44	0,556	0,380	8	0,970	
	Paulo Afonso	— (a)	1 37.000	18.000	—	—	2,600	14,00	0,556	0,355	6	1,067	
		— (a)	1 23.000	12.000	—	—	3,250	8,44	0,408	0,320	4	0,914	
	Barão de Araruama (prolongamento)	Consolidation (a) . . .	3 45.000	23.000	7,4100	66,7900	2,825	10,70	0,457	0,381	8	0,965	
		Passageiros (a)	3 43.328	16.104	6,3600	55,1400	2,737	10,70	0,457	0,330	4	1,194	
		» (a)	1 36.000	15.000	6,2500	56,9300	2,807	9,30	0,457	0,321	4	1,194	
		» (a)	1 41.400	14.000	5,7300	58,5000	2,692	9,30	0,457	0,330	4	1,066	
11	Leopoldina Railway . . .	Consolidation (a) . . .	8 53.000	28.000	7,0800	89,8300	3,555	10,70	0,508	0,407	8	0,970	
		» (a)	1 45.000	27.000	6,8300	66,7400	2,895	10,70	0,457	0,381	8	0,970	
		Mogul (a)	2 43.000	21.000	6,0200	55,4300	2,622	10,70	0,458	0,357	6	1,040	
		Double-Ender	1 15.600	8.200	3,8640	19,6020	2,483	8,00	0,406	0,229	4	1,06	
		» »	1 15.600	8.200	3,1350	16,6290	2,240	8,00	0,406	0,229	4	0,96	
	Central de Macahé	Forney	1 17.800	12.000	4,2840	25,8200	2,692	10,00	0,406	0,279	4	0,94	

(a) Está incluído o peso do tender carregado.

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MAR-CHA	PESO ADHÉRENTE	CALDEIRA				CURSO DOS PISTÕES	DIÂMETRO DOS CILINDROS	RODAS MOTRIZES		
						Superfície de aquecimento		Comprimento dos tubos	Timbre			Número	Diâmetro	
						Directa	Tubular							
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.	Metr.		
11	Leopoldina Railway	Mogul	2	39.000	30.000	—	—	—	10,60	0,508	0,336	6	0,972	
		Consolidation . . .	1	27.000	23.000	—	—	—	10,60	0,457	0,381	8	0,965	
		Sul do Espirito Santo	—	1 25.500	16.300	—	—	—	10,60	0,457	0,330	4	1,037	
		—	—	1 16.000	12.000	—	—	—	2,400	8,00	0,255	0,228	4	0,762
		—	—	1 18.000	13.600	—	—	—	—	8,00	0,466	0,305	4	0,876
		Double-Ender . . .	3	16.300	10.000	4,2800	23,4100	2,488	9,00	0,406	0,254	4	1,041	
		Mogul (a)	2	39.200	20.000	6,0250	46,6400	2,475	10,00	0,457	0,330	6	0,970	
		» (a)	1	36.000	18.000	5,1800	39,7200	2,438	9,30	0,457	0,315	6	0,965	
		» (a)	1	32.000	15.000	5,1200	31,2400	2,565	9,30	0,457	0,205	6	1,067	
		» (a)	1	42.900	21.000	6,5000	50,8100	2,612	10,00	0,457	0,356	6	1,067	
12	Mogyana	Americano (a)	2	47.500	16.300	5,7300	67,7200	3,009	10,00	0,508	0,356	4	1,307	
		Americano	3	23.000	17.000	4,6100	48,1200	2,757	9,04	0,407	0,330	4	1,155	
		Ten-Wheel	6	24.000	19.000	5,4800	56,7600	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028	
		Consolidation . . .	2	28.000	22.500	5,5800	58,0600	2,937	9,84	0,457	0,341	8	0,914	
		Ten-Wheel	4	24.000	19.000	5,4800	56,7600	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028	
		»	1	32.500	24.800	7,0000	72,3300	2,090	11,25	0,508	0,331	6	1,016	
		Mogul	6	30.000	25.500	4,1000	33,0000	3,450	10,00	0,458	0,350	6	1,070	
		Consolidation . . .	6	42.500	37.000	7,4000	65,0000	2,900	12,00	0,503	0,432	8	1,067	
		Ten Wheel	7	26.300	29.000	8,0000	60,0000	3,600	12,00	0,708	0,406	6	1,113	
		Mogul	2	32.000	27.000	4,7000	65,0000	2,892	10,00	0,400	0,340	6	0,900	
13	Noroeste do Brazil (Baurá a Ilapura) (b)	Americano	11	13.232	8.164	2,3500	22,0000	2,640	9,00	0,406	0,254	4	0,833	
		»	2	15.854	17.090	3,9000	63,5100	4,250	10,00	0,457	0,304	4	0,965	
		»	1	18.236	12.247	2,7500	40,0000	3,950	12,00	0,406	0,177 0,304	4	0,933	
		»	5	19.330	11.285	3,2500	70,0000	3,950	12,00	0,406	0,177 0,304	4	0,833	
		»	1	21.535	13.780	3,0000	29,7500	3,950	12,00	0,406	0,177 0,304	4	0,833	
		»	1	19.850	14.590	3,0000	29,5000	3,950	12,00	0,406	0,177 0,304	4	0,833	
		Ten-Wheel	2	18.315	12.950	3,0000	29,7500	2,920	10,00	0,406	0,304	6	0,828	
		Consolidation . . .	5	24.105	22.120	2,9000	41,0000	3,950	10,00	0,406	0,330	8	0,833	
		»	10	24.935	19.485	2,7500	41,0000	3,950	12,00	0,406	0,203 0,355	8	0,833	
		»	2	25.515	23.000	2,4500	41,0000	3,950	12,00	0,406	0,228 0,331	8	0,833	
14	Oeste de Minas (bitola de 0 ^m ,76)	Americano	1	26.308	17.000	4,6450	83,6100	3,930	11,25	0,580	0,241 0,331	4	1,210	
		»	2	21.535	17.000	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,490	0,190 0,330	4	0,935	
		»	4	25.400	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,508	0,355	4	1,241	
		»	3	20.411	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,406	0,304	4	1,092	
		»	1	20.400	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,410	0,304	4	1,092	
		Consolidation . . .	2	30.390	20.000	4,6450	83,6100	4,419	12,60	0,457	0,381	8	0,965	
		»	8	33.000	21.772	6,3170	93,2000	4,414	12,60	0,508	0,381	8	0,965	
		Mogul	1	23.123	17.000	4,6450	83,6100	3,980	11,25	0,406	0,330	6	1,041	
		Ten-Wheel	10	33.000	24.772	6,8740	94,3000	4,570	11,25	0,508	0,331	6	1,092	

(a) Inclusive o peso do tender carregado.

(b) Existem mais cinco locomotivas em serviço, cujas especificações não podem ser mencionadas.

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MAR-CHA	PESO ADHE-RENTE	CALDEIRA				CURSO DOS PIS-TÕES	DIAMETRO DOS CILINDROS	RODAS MOTRIZES			
						Superfície de aquecimento		Comprimento dos tubos	Timbre			Numero	Dia-metro		
						Directa	Tubular								
						Kilog.	Kilog.	M.quad	M.quad.			Metr.	Atms.	Metr.	Metr.
15	Paraná	—	2	31.700	38.100	6,0470	60,0450	3,580	12,00	0,508	0,381	6	0,991		
		Consolidation . . .	12	33.914	39.000	7,8400	80,5530	3,200	10,12	0,508	0,406	8	0,914		
		Mogul	10	26.322	22.700	6,5950	61,2210	2,755	10,00	0,508	0,381	6	0,991		
		Ten-Wheel	2	41.768	32.060	9,6420	107,8700	3,660	12,00	0,559	0,432	6	1,320		
		—	4	—	33.000	—	—	—	—	0,508	0,457	6	1,143		
		Mallet	3	—	60.000	—	—	—	—	0,508	0,406	2	1,067		
		Americano	4	21.200	12.700	5,6253	52,3318	2,690	9,83	0,356	0,305	4	1,092		
		»	1	23.900	13.600	5,5023	81,7500	2,780	9,81	0,457	0,380	4	1,032		
		»	9	31.560	19.950	5,5619	83,4894	3,400	9,84	0,457	0,381	6	1,092		
		»	3	33.500	35.000	8,1773	97,5256	3,700	12,65	0,509	0,432	6	1,219		
		»	2	33.630	30.300	5,2137	81,2122	3,400	12,65	0,508	0,381	8	0,940		
		»	7	31.000	27.900	5,2137	81,2122	3,400	9,84	0,508	0,381	8	0,940		
		»	15	34.400	30.960	5,2137	81,2122	3,400	12,65	0,508	0,241 0,406	8	0,910		
		»	2	42.300	36.000	12,0416	104,5000	—	11,25	0,538	0,457	6	0,940		
		Inglez	3	32.600	28.800	6,0509	74,0606	2,590	12,65	0,508	0,394 0,531	8	1,016		
Americano	10	42.180	35.380	9,2900	107,3924	—	14,06	0,508	0,454	6	1,220				
»	4	31.500	29.500	5,3100	51,2549	3,580	11,25	0,508	0,381	6	0,910				
17	Quarahim a Itaquy	—	8	23.000	15.200	4,9400	36,4600	3,175	10,00	0,508	0,380	4	1,067		
		—	5	47.200	32.270	9,0100	83,3000	3,438	11,40	0,559	0,407	8	1,067		
		—	4	28.500	20.480	5,8700	60,5000	2,936	10,00	0,458	0,356	6	0,991		
		—	4	30.400	20.480	5,8700	60,5000	2,936	10,00	0,458	0,356	6	0,991		
		—	6	32.850	16.580	6,1700	45,5000	2,836	10,00	0,458	0,318	6	0,934		
		—	4	43.500	15.225	6,1600	62,0900	3,040	10,00	0,458	0,356	4	1,372		
		Americano	3	26.300	16.300	7,3000	62,9100	2,930	11,40	0,457	0,356	4	1,270		
		Mogul	4	24.900	20.500	6,4600	51,7400	2,540	11,40	0,457	0,358	6	1,080		
		»	1	14.500	11.500	3,0300	28,7800	3,380	11,40	0,406	0,279	6	1,080		
		»	2	27.600	23.500	7,3700	51,7500	2,940	11,40	0,457	0,381	6	1,080		
		Americano	1	20.000	12.000	5,1600	27,8000	3,300	10,00	0,457	0,305	4	1,020		
		—	1	20.000	12.000	5,1600	27,8000	3,340	10,00	0,406	0,254	4	0,935		
		—	1	20.000	12.000	5,1300	27,8000	2,990	10,00	0,457	0,254	4	1,000		
		18	Rêde Sul-Mineira	—	1	26.300	16.300	5,9000	47,2400	2,940	10,00	0,457	0,356	4	1,100
				—	6	26.000	16.000	7,3000	52,9100	2,900	10,00	0,508	0,381	4	1,080
—	2			26.000	16.000	6,4500	54,7500	2,930	10,00	0,508	0,381	4	0,935		
—	3			22.000	16.000	6,0300	53,7100	2,700	10,00	0,407	0,305	4	1,016		
Ten-Wheel	2			43.500	38.000	9,4000	100,1500	3,643	12,60	0,559	0,432	6	1,310		
—	1			27.000	20.000	3,0300	23,7800	3,380	10,00	0,407	0,330	6	1,020		
—	1			24.000	15.000	4,0700	45,0200	3,380	10,00	0,457	0,305	6	0,910		
—	1			24.000	19.500	6,8400	50,7000	2,940	10,00	0,406	0,305	6	0,940		
—	1			24.900	20.500	6,4000	51,7400	2,540	10,00	0,457	0,376	6	0,935		
—	2			27.600	23.500	7,3700	54,7500	2,940	10,00	0,508	0,381	6	1,080		
—	2			37.700	32.700	10,2900	87,6900	3,210	12,60	0,550	0,432	6	1,068		
Consolidation . . .	3			33.500	29.000	9,2400	61,3300	3,550	10,00	0,508	0,406	8	0,940		
»	3			35.450	31.740	8,9000	112,3000	3,250	12,60	0,470	0,410	8	0,910		

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRÁDAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MAR-CHA	PESO ADEH-RENTE	CALDEIRA				CURSO DOS FIS-TÓES	NÚMERO DOS CILINDROS	RODAS MOTRIZES	
						Superfície do aquecimento		Comprimento dos tubos	Tim-bre			Número	Dia-metro
						Directa	Tubular						
19	Rezende à Bocaina	Inglez.	1	17.000	13.000	—	—	2,550	9,00	0,460	0,287	4	1,040
		Mogul.	1	23.505	15.930	5,7524	80,4898	2,950	9,84	0,457	0,335	6	1,015
		Americano	2	23.900	13.600	5,5023	81,7500	2,730	9,84	0,457	0,350	4	1,180
20	Rio do Ouro.	»	4	22.246	15.518	5,5634	42,3523	2,542	10,24	0,457	0,305	4	1,168
		Consolidation	2	35.800	31.700	8,0000	60,0000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	1,054
		Americano	1	30.000	12.600	5,5611	42,3623	2,542	9,00	0,450	0,300	4	1,010
		Ten-Wheel	1	29.020	21,772	6,7800	55,7600	3,058	10,60	0,508	0,406	6	1,143
		Pacific	5	31.838	53.035	15,3000	188,5570	4,279	14,06	0,630	0,546	6	1,677
		—	11	30.190	52.730	14,3030	173,2650	4,362	11,05	0,660	0,508	6	1,673
		—	2	47.417	31,293	10,2500	109,7310	3,465	12,55	0,609	0,457	4	1,828
		—	10	45.720	25,380	8,3610	83,9810	3,359	10,54	0,609	0,425	4	1,619
		—	8	36.576	23,338	8,3310	83,9810	3,365	10,54	0,609	0,425	4	1,616
		Consolidation	10	75.91	37,370	14,3060	130,9390	4,292	14,00	0,600	0,546	8	1,372
21	Santos a Jundiaby	»	11	59.182	52,578	11,4280	127,6450	4,026	11,95	0,600	0,508	8	1,371
		»	2	53,267	49,734	10,2190	111,4800	3,816	9,84	0,609	0,469	8	1,257
		Mogul.	15	43.230	36,677	9,0110	102,4690	3,336	10,59	0,606	0,457	6	1,264
		»	3	46.735	32,004	8,3610	83,2280	3,905	9,84	0,609	0,406	6	1,263
		Manobras.	6	28.143	28,143	5,0350	64,7980	3,497	9,84	0,508	0,355	4	1,214
		»	2	33.528	33,528	6,7810	80,0500	3,308	9,84	0,509	0,406	6	1,219
		»	4	36.576	30,430	6,5030	84,5300	3,353	9,84	0,609	0,406	6	1,221
		»	2	38.760	33,760	6,7810	74,7340	3,657	10,54	0,559	0,406	4	1,244
		Consolidation	14	25.000	22,950	5,9000	69,9500	3,120	—	0,457	0,381	8	0,944
		»	2	26.000	23,868	6,7000	62,0000	3,120	—	0,457	0,225 0,381	8	0,944
		Mogul.	2	22.000	18,880	4,6000	65,0000	3,120	—	0,457	0,355	6	1,050
		Ten-Wheel	5	31.772	29,030	8,0800	75,4000	3,534	—	0,508	0,406	6	1,143
		»	12	35.000	28,400	6,8000	75,7000	3,630	—	0,500	0,406	6	1,143
22	S. Francisco	»	15	25.450	28,600	—	—	3,500	—	0,508	0,408	6	1,113
		»	6	31.100	31,304	6,8000	75,7000	3,630	—	0,508	0,254 0,424	6	1,143
		Americano	7	23.000	15,232	—	—	—	—	0,550	0,355	4	1,371
		»	2	31.750	15,872	—	—	—	—	0,600	0,381	4	1,574
		»	6	29.100	19,376	—	—	—	—	0,558	0,406	4	1,374
		—	2	23.000	21,000	5,5000	30,5000	3,300	10,00	0,457	0,355	6	0,850
		Mogul.	6	25.000	21,000	5,9000	50,4000	2,500	10,00	0,457	0,355	6	0,965
23	S. Paulo-Rio Grande (Linha Itararé)	»	4	25.000	21,000	4,8700	45,4300	2,627	10,60	0,457	0,375	6	1,066
		»	2	30.000	26,000	4,7000	65,3000	2,750	10,60	0,457	0,381	6	1,066
		Ten-Wheel	13	34.000	30,000	8,8100	71,8400	3,553	12,00	0,508	0,406	6	1,143
		Mogul.	1	25.800	21,500	4,5700	45,4300	2,621	10,60	0,457	0,355	6	1,067
23	S. Paulo-Rio Grande (Linha S. Francisco).	»	1	30.000	26,000	4,7000	65,3000	2,750	10,60	0,457	0,381	6	1,067
		—	1	12.000	10,000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,550	0,240	6	0,650
		—	1	24.000	20,000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,400	0,317	6	1,000
		—	2	23.000	25,000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,500	0,400	6	1,000

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MAR-CHA	PESO ADHE-RENTE	CALDEIRA			CURSO DOS PIS-TÕES	DIAMETRO DOS CILINDROS	RODAS MOTRIZES		
						Superfície de aquecimento		Comprimento dos tubos			Tim-bre	Número	Dia-metro
						Directa	Tubular						
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.	Metr.	
24	Sobral	Americano	1	19.026	12 684	5,1700	41,8200	2,650	10,00	0,404	0,303	4	1,066
		»	1	17.693	11.793	4,4600	34,6900	2,650	10,00	0,401	0,303	4	1,041
		Mogul	2	22.632	19.051	5,5000	55,9700	2,500	10,00	0,454	0,351	6	1,041
		Ten-Wheel	2	31.100	24.870	6,5000	72,2200	3,400	12,00	0,508	0,354	6	1,143
		»	4	33.000	25.500	6,8100	75,1920	3,237	12,00	0,550	0,360	6	1,100
		Americano	6	17.109	14.000	44,2000	37,2400	2,600	9,30	0,457	0,305	4	1,057
		»	2	29.000	20.000	12,2000	62,7000	2,800	9,66	0,508	0,356	4	1,143
		Consolidation	3	35.800	31.700	20,2000	91,2000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,914
		Americano	2	17.100	11.000	4,5600	37,2400	2,600	9,33	0,457	0,305	4	1,057
		»	4	20.000	20.000	6,9000	76,3000	2,800	9,63	0,508	0,356	4	1,143
25	Sorocabana e Ituauna. Linha Tibagy Ramal de Itararé	Consolidation	3	35 800	31.700	7,7400	71,7000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,913
		Ten-Wheel	1	34.700	27.700	8,0000	61,7000	3,640	10,60	0,508	0,406	6	1,143
		Manobras	2	19.000	14.000	—	44,4500	2,600	—	0,400	0,300	4	0,800
		»	4	15.200	11.200	3,7000	31,0000	2,620	10,60	0,457	0,320	4	0,957
		»	1	—	—	—	—	2,527	—	0,457	0,279	4	1,067
		»	2	19.626	12.496	4,6500	27,2700	2,474	9,10	0,403	0,279	4	0,940
		»	6	12.850	12.850	3,6000	25,8000	2,330	8,20	0,360	0,250	6	0,800
		Americano	4	—	—	4,4400	43,7000	2,750	9,50	0,500	0,320	4	1,250
		»	2	22.325	13.926	5,9700	59,0300	3,779	9,10	0,457	0,330	4	1,041
		»	2	22.574	13.944	5,9700	59,0300	2,779	9,10	0,457	0,330	4	1,041
26	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	»	3	23.895	15.004	5,9000	59,0300	2,779	12,40	0,457	10,203 10,356	4	1,143
		»	10	26.600	16.500	5,1500	56,0000	2,600	12,00	0,500	0,330	4	1,250
		»	4	26.530	16.551	6,8300	63,6300	3,033	11,20	0,508	0,381	4	1,372
		Mogul	6	18.400	16.820	4,0500	44,9900	3,000	8,50	0,500	0,320	6	0,960
		»	6	22.612	18.103	5,3200	46,0100	2,461	9,10	0,457	0,330	6	0,910
		»	3	22.300	18.103	4,5900	47,9900	2,614	9,10	0,457	0,330	6	1,041
		»	4	25.356	21.037	6,3100	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,253	6	1,041
		»	4	22.849	18.673	6,3100	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,253	6	1,041
		»	6	22.849	18.673	6,3100	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,253	6	1,041
		»	8	22.906	19.278	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,253	6	1,041
27	»	»	3	25.236	21.614	6,2400	56,1600	2,627	11,20	0,457	0,356	6	1,041
		»	3	—	—	7,0000	60,9000	3,159	12,00	0,550	0,380	6	1,100
		»	1	23.842	19.917	4,5300	47,4900	2,614	12,40	0,457	10,203 10,356	6	1,041
		»	2	27.148	23.223	6,7900	58,8700	2,756	11,20	0,457	0,381	6	1,067
		»	3	28.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	9,10	0,508	0,381	6	1,041
		»	2	28.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	9,10	0,508	0,381	6	1,067
		»	2	28.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	10,60	0,508	0,381	6	1,067
		»	9	26 150	21.750	5,6400	60,8100	2,540	10,60	0,457	0,381	6	1,067
		»	23	27.700	—	5,4700	63,5000	2,950	12,00	0,550	0,360	6	1,067
		Consolidation	34	34.400	29.375	5,8200	87,5000	3,600	12,00	0,500	0,430	8	0,95
28	»	»	1	34.100	29.375	5,0000	87,8000	3,600	12,00	0,500	0,400	8	0,99
		»	2	29.665	23.218	6,7400	80,9600	3,350	9,80	0,508	0,381	8	0,99
		»	3	34.843	27.760	7,8700	88,9400	3,550	9,10	0,508	0,406	8	0,91

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TIPO	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TIPO	PESO EM MAR-CHA	PESO ADHE-RENTE	CALDEIRA				CURSO DOS FIS-TÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES		
						Superfície do aquecimento		Comprimento dos tubos	Timbro			Número	Dia-metro	
						Directa	Tubular							
						Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.			Metr.	Atms.	Metr.
26	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	Ten-Wheel	5	31.162	26.990	7,4800	79,4500	3,556	10,60	0,508	0,406	8	0,940	
		» »	2	—	—	4,3700	56,0000	2,883	9,20	0,533	0,330	6	1,016	
		» »	17	43.500	30.000	7,2300	104,4000	3,500	12,00	0,508	0,406	6	1,113	
		» »	3	43.000	30.000	7,1800	^a 95,3100	3,500	12,00	0,508	0,406	6	1,143	
		Mallet	1	73.177	62.923	10,4000	164,5200	—	11,06	0,508	^a 0,406 ^a 0,635	6	1,054	
	Victoria a Minas.	Linha de Victoria a Minas	Mogul	2	22.200	19.976	6,1200	55,1800	2,760	12,00	0,459	0,360	6	1,067
			»	1	23.000	20.000	5,7000	54,3700	2,800	12,00	0,459	0,350	6	1,000
		»	4	25.424	19.976	6,4100	55,6470	2,580	12,00	0,455	0,350	6	1,025	
		Ten-Wheel	8	31.440	19.976	7,5760	71,8310	3,400	12,00	0,500	0,350	6	1,025	
		Ferrey	2	16.700	16.700	4,4000	41,9000	3,450	12,00	0,460	0,300	6	0,965	
27	Linha de Curralinho	Ten-Wheel	2	28.030	21.700	4,8600	85,7000	3,610	12,00	0,460	0,355	6	1,067	
		Consolidation	2	35.777	31.770	6,9000	106,6700	3,500	12,00	0,510	0,405	8	1,067	
		»	1	35.334	23.080	6,2000	124,4000	3,820	12,00	0,460	0,405	8	1,067	

(a) Os superaquecedores têm uma superfície de 30^m2,9000.

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LOCOMOTIVAS										CARROS DE				
		Americanas	Inglezas	Francozas ou sul- sas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes	Belgas ou outros

I — DA

												Metros						
1	Rêde Cearense	Baturité	24	1	—	6	—	—	—	—	31	—	0,72 a 0,79	31	—	—	—	—
2		Sobral	6	—	—	4	6	Westinghouse	—	—	—	4	0,63 a 0,70	10	—	—	—	2
3	Central do Rio Grande do Norte	Natal a Itamaraty	6	1	—	6	3	—	—	—	4	1	0,70	1	—	—	6	1
4		Conde d'Eu																
5		Recife ao S. Francisco																
6		Central de Pernambuco	26	103	5	—	—	—	63	—	115	137	0,74	5	142	—	36	3
7		Sul de Pernambuco																
8		Central de Alagoás e ramal																
9		Ribeirão ao Boioito																
10		Paulo Afonso	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	0,71	10	—	—	—
11		Bahia ao S. Francisco	4	12	—	—	—	—	—	—	13	13	0,91 a 1,00	30	—	—	—	—
12		Alagoiohas a Propriá	—	7	—	—	—	—	—	—	—	7	0,50	—	10	—	—	—
13		Rêde Bahiã	S. Francisco	41	—	—	12	Westinghouse	—	—	41	—	0,60 a 0,70	14	21	—	9	4
14	Central da Bahia		2	17	—	3	—	—	—	—	22	—	0,66	—	60	—	3	—
15	Central do Brazil	295	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	Rêde Sul-Mineira	26	25	—	3	41	Westinghouse	2	—	9	64	0,67 a 0,76	23	20	—	—	10	
18	Oeste de Minas	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,70 a 0,75	16	33	—	5	7	
19	Goyaz	Formiga a Tigre	3	—	—	2	5	Westinghouse	—	—	—	—	0,75	—	—	4	—	
20		Araguary a Catalão	5	—	—	—	5	>	—	—	—	—	—	3	—	—	—	
21	Paraná	26	—	—	—	18	>	2	—	6	—	0,75	—	—	32	—	—	
22	D. Thereza Christioa	—	7	—	—	—	—	—	—	7	7	0,71	—	8	—	—	—	
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	81	8	14	106	—	—	(a) 193	Eames	17	—	0,73	71	7	8	83	12	
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	
25	Itapura a Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça a Praia da Rainha	2	—	—	3	—	—	—	—	5	—	0,91	—	—	—	—	3	—
28	Caxias a Cajazeiras	4	—	—	—	1	Westinghouse	—	—	2	1	0,60 e 0,69	4	—	—	—	—	
29	Victoria a Miosas	Victoria a Itabira	12	—	2	1	12	>	—	3	15	0,80	—	—	11	—	1	
30		Curralinho a Diamantina	—	—	—	7	6	—	1	—	—	—	0,75	—	—	7	—	
31	Recife ao Limoeiro e ramaes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	Leopoldia Railway	Leopoldia e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
33		Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Prolongamento da Barão de Araruama	3	—	—	—	—	—	—	3	Eames	—	0,70	—	—	—	—	1	

(a) 169 do systema Eames e 20 do systema Gresham.

MATERIAL RODANTE

Quadro n. 10

PASSAGEIROS					VAGÕES										NÚMERO DE ORDEM	
Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Franceses ou suíços	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema		Com freio de mão

UNIÃO

					Metros										NÚMERO DE ORDEM			
-	-	-	-	31	0,73 a 0,74	93	30	-	61	-	-	-	-	-	-	188	0,62 a 0,79	1
-	-	-	-	12	0,68	17	10	-	40	27	-	-	-	-	-	-	0,68 e 0,7	2
-	-	-	-	8	0,70	-	14	-	59	7	6	Westinghouse	-	-	-	74	0,70	3
-	-	83	-	125	0,74	150	1.656	29	185	27	-	-	-	-	-	1.488	0,74	7
-	-	-	-	10	0,71	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83	0,71	11
-	-	-	-	30	0,91 a 1,00	317	-	-	-	3	-	-	-	-	-	350	0,91 a 1,00	12
-	-	-	-	10	0,80	-	-	113	-	-	-	-	-	-	-	-	0,72 a 0,80	13
21	-	-	-	45	0,60 a 0,70	203	4	-	183	5	98	-	-	-	-	317	0,60 a 0,70	14
-	-	-	-	63	0,63	-	494	-	6	-	-	-	-	-	-	500	0,66	15
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
14	-	-	-	53	0,65 a 0,75	132	220	-	29	64	-	-	-	-	-	425	0,72 a 0,78	18
-	-	-	-	-	0,70 a 0,75	234	55	-	105	55	-	-	-	-	-	-	0,70 a 0,75	19
4	-	-	-	-	0,75	-	-	-	34	-	14	-	-	-	-	20	0,75	20
3	-	-	-	-	-	-	-	-	29	-	11	-	-	-	-	18	-	21
-	-	-	-	32	0,75	-	-	451	-	-	-	-	-	-	-	259	0,75	22
-	-	-	-	8	0,71	-	185	-	-	-	-	-	-	-	-	185	0,71	23
-	-	181	Eams. Gres.	131	-	300	2	2	1.651	133	-	-	433	Gresha.	-	-	-	24
-	-	-	-	-	-	233	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
-	-	-	-	-	-	-	-	-	441	-	-	-	-	-	-	-	-	26

PELA UNIÃO

-	-	-	-	3	0,91	-	-	-	48	-	-	-	-	-	-	48	0,91	27
-	-	-	-	4	0,58	22	-	-	-	9	-	-	-	-	-	31	0,58 e 0,64	28
7	-	-	-	5	0,80	56	-	71	-	3	-	-	-	-	-	99	0,75 e 0,80	29
-	-	-	-	-	0,75	-	-	-	53	-	-	-	-	-	-	-	0,75	30
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
-	-	1	Eams.	-	0,70	-	-	-	-	25	-	-	-	-	-	25	0,70	34

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LOCOMOTIVAS									CARROS DE							
		Americanas	Inglezas	Francesas ou suissas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Franceses	Belgas ou outros	Brazileiros	
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes	12	4	—	—	—	—	—	—	—	7	0,60-0,70-0,80	6	1	—	—	4
36		S. Eduardo ao Itapemirim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37		Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38		Central de Macahé	3	—	—	—	—	—	3	Eames	—	—	0,70	—	—	—	—	2
39		Sul do Espirito Santo	4	—	—	2	—	—	2	Eames	—	4	0,80	—	3	—	—	1
40	Caravellas e romal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
41	Corcovado	2	—	2	—	—	—	—	—	—	4	—	—	3	—	—	—	
42	Rezende á Bocaina	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	0,60	—	3	—	—	—	
43	Bananal	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	0,80	—	—	—	—	4	
44	Santos a Jundiaby	—	96	—	—	—	—	96	—	—	—	1,06	—	105	—	—	—	
45	Sorocahana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	5	6	—	—	—	11	—	—	—	0,71	—	2	—	—	5	
46		Tatuhy a Itararé	8	2	—	—	—	—	10	—	—	—	0,71	—	2	—	—	10
47	Baurú á Itapura	3	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	
48	Rio Claro	57	3	—	—	60	Westinghouse	—	—	—	—	0,76	—	52	5	—	7	
49	Mogyana	Ribeirão Preto á Jaguará e ramal de Caldas	—	11	—	—	—	11	—	—	11	0,68	—	—	—	—	10	
50		Jaguara a Araguay	—	5	—	—	—	—	5	—	—	—	0,68	—	—	—	—	
51	Quarahim a Itaquy	10	—	—	—	—	—	—	—	10	—	0,80	—	10	—	—	—	
52	S. Paulo — Rio Grande.	Itararé a Uruguay	26	—	—	—	—	12	—	12	2	0,75	—	37	—	—	7	
53	Linha de S. Francisco	2	—	—	4	—	—	—	—	6	—	0,75	—	7	—	—	—	



PASSAGEIROS						VAGÕES									NUMERO DE ORDEN		
Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Franceses ou suissos	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema		Com freio de mão	Altura dos engates
-	-	-	-	11	0,70	div.	div.	div.	div.	div.	-	-	-	-	123	0,70	35
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
-	-	2	Eams.	-	0,70	-	-	-	-	30	-	-	-	-	20	0,70	38
-	-	-	-	-	0,80	9	5	-	-	-	-	-	-	-	11	0,80	39
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41
-	-	-	-	3	0,60	13	-	-	-	-	-	-	-	-	13	0,60	42
-	-	-	-	2	0,80	13	-	-	-	-	-	6	-	-	7	0,80	43
-	-	105	-	-	1,06	-	3.253	-	-	-	-	-	-	3.253	-	1,06	44
-	-	-	-	-	0,71	-	-	-	-	71	-	-	-	-	-	0,71	45
-	-	10	-	-	0,71	-	-	4	-	88	-	-	-	-	92	0,71	46
-	-	-	-	-	-	-	-	-	75	-	-	-	-	-	-	-	47
64	Westinghouse	-	-	-	0,75	440	344	-	331	77	1.222	Westinghouse	-	-	-	0,75	48
-	-	10	-	-	0,68	-	9	-	2	75	-	-	-	-	86	0,68	49
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50
-	-	-	-	10	0,80	122	-	-	-	-	-	-	8	-	144	0,80	51
-	-	40	-	4	0,75	13	-	-	160	415	-	-	328	-	260	0,75	52
-	-	-	-	7	0,75	2	20	30	10	-	-	-	-	-	62	0,75	53



PESSOAL EXISTENTE EM

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL							TRAFFEGO					
		Directoria		Secretaria	Contabilidade geral	Thesouraria	Almoxarifado	Telegrapho	Total	Escritorio central	Estações	Trens	Total	
		Director	Super-intendente											
I — DA														
1	Rêde cearense.	Baturité	1	5	2)	1	6	21	51	11	107	6)	181	
2		Sobral	1	1	5	—	4	7	18	—	72	22	94	
3	Central do Rio Grande do Norte.	—	1	3	8	2	7	—	21	3	33	19	53	
4	Great-Western	Natal a Itamataby.	—	—	—	—	1	—	1	3	43	22	73	
5		Conde d'Eu	—	—	4	—	—	5	—	9	3	163	31	197
6	Great-Western	Recife a S. Francisco.	—	—	—	—	—	7	—	7	6	255	54	310
7		Central de Pernambuco.	—	—	—	—	—	14	—	14	3	218	47	265
8	Great-Western	Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	7	—	7	—	117	32	149
9		Central de Alagoas e ramal	—	—	3	—	—	3	—	6	3	176	39	215
10	Great-Western	Ribeirão ao Bonito	—	—	—	—	—	—	—	—	14	2	16	
11		Paulo Afonso.	—	—	5	—	—	3	—	8	—	19	4	23
12	Rêde Bahiana.	Bahia a S. Francisco	—	1	7	32	4	19	—	63	11	100	40	241
13		Alagoimbas a Propriá	—	1	7	32	4	19	—	63	11	33	4	48
14	Rêde Bahiana.	S. Francisco.	—	1	7	32	4	19	—	63	11	135	34	180
15		Central da Bahia	—	—	7	11	1	8	—	27	2	123	39	167
16	Central do Brazil (d)	—	—	—	—	—	—	—	567	—	—	—	(c)4.901	
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul-Mineira	3	—	7	35	5	22	—	75	21	356	140	517	
19	Oeste de Minas (a)	1	—	7	30	4	13	—	69	17	318	127	463	
20	Goyaz	Formiga a Tigre.	7	—	—	3	1	—	11	9	27	11	47	
21		Araguary a Catalão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	Paraná	—	1	—	24	1	2	—	28	3	230	99	33	
23	D. Thereza Christina.	—	1	5	5	1	3	—	15	—	26	3	28	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.	—	2	13	52	5	27	—	99	19	503	212	731	
25	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá.	—	1	1	7	1	—	—	10	5	24	8	33	
II — CONCEDIDA														
27	Alcobaça á Praia da Rainha	3	—	5	1	1	—	—	10	6	15	1	23	
28	Caxias a Cajazeiras.	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	13	
29	Victoria a Minas.	Victoria a Itabira.	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	89	
30		Curralinbo a Diamantina.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12	4	17
31	Recife ao Limoeiro e ramaes.	—	2	17	134	14	31	—	198	37	—	—	37	
32	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal.	—	—	—	—	—	8	—	8	3	271	33	313
33		Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
34	Leopoldina Railway.	Prolongamento da Barão de Araruama.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	

(a) Incluído o pessoal da Fluvial.
 (b) Pessoal comum a todas as linhas da Great Western.
 (c) Traffego, movimento, telegrapho e illumination.
 (d) Excluído o pessoal extraordinario.

LOCOMOÇÃO				VIA-PERMANENTE							TOTAL DO PESSOAL	EFFECTIVO DO PESSOAL — Por kilometro					NUMERO DE ORDEN
Escriptorio central	Officinas	Tracção	Total	Escriptorio central	Engenheiros residentes	Conductores	Mestres de linha	Feltores	Trabalhadores	Total		Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	

NIÃO

23	102	53	178	4	—	6	1	42	244	297	710	0,07	0,47	0,42	0,70	1,66	1
2	47	24	73	—	—	—	8	29	101	231	413	0,04	0,27	0,26	0,83	1,50	2
1	50	52	103	—	—	—	—	—	—	112	294	0,20	0,57	1,01	1,10	2,91	3
1	9	22	32	3	1	—	—	151	—	155	231	0,61	0,44	0,49	0,94	1,59	4
4	121	114	239	3	1	—	—	325	—	330	775	0,05	1,00	1,33	1,83	4,30	5
4	212	31	150	3	1	—	—	202	—	203	779	0,06	2,41	1,91	1,57	5,95	6
3	100	74	183	7	1	—	—	202	—	310	768	0,05	1,04	0,72	1,16	2,97	7
2	182	76	260	9	1	—	—	—	245	253	672	0,04	0,77	1,34	1,82	3,47	8
3	43	77	123	5	1	—	—	—	200	245	562	0,04	1,37	0,77	1,25	3,53	9
—	—	11	11	3	—	—	—	43	—	46	73	—	0,56	0,33	1,61	2,55	10
—	21	9	30	3	—	—	—	43	—	43	107	0,07	0,20	0,26	0,49	0,93	11
9	180	42	231	11	—	—	—	153	—	164	690	0,51	1,55	1,87	1,83	5,67	12
9	11	13	33	14	—	—	—	59	—	70	214	0,60	0,43	0,34	0,67	2,03	13
9	210	115	364	11	—	—	—	313	—	351	934	0,43	0,39	0,00	0,78	2,12	14
7	100	44	160	1	1	—	—	238	—	290	644	0,08	0,52	0,51	0,94	2,02	15
—	—	—	4.297	—	—	—	—	—	—	4.019	13.744	0,28	2,48	2,14	2,3	6,94	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
7	276	255	533	5	2	—	—	1.182	—	1.189	2.319	0,07	0,49	0,51	1,13	2,21	18
15	394	165	574	9	1	—	—	1.041	—	1.051	2.156	0,05	0,35	0,43	0,80	1,63	19
1	38	8	47	—	—	—	—	136	—	133	241	0,07	0,31	0,31	0,90	1,59	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
5	133	105	248	7	—	—	—	499	—	506	1.114	0,07	0,79	0,59	1,21	2,67	22
2	41	12	55	—	—	—	—	123	—	123	222	0,12	0,24	0,46	1,04	1,88	23
15	835	482	1.332	28	—	19	—	2.237	—	2.244	4.479	0,04	0,34	0,61	1,07	2,06	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
2	87	6	95	2	—	—	—	36	—	33	180	0,40	1,48	3,80	1,52	7,20	26

LA UNIÃO

4	33	9	43	6	1	1	1	8	53	73	151	0,23	0,51	1,07	1,60	3,51	27
—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	70	120	0,05	0,46	0,29	1,01	1,53	28
—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	424	624	0,02	0,21	0,23	1,00	1,47	29
—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	78	107	0,01	0,23	0,17	1,14	1,57	30
37	—	—	37	23	—	—	—	—	—	23	(b) 295	0,03	1,20	0,75	1,16	3,14	31
3	125	68	193	3	1	—	—	—	209	303	849						
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73	100	—	0,29	—	0,75	1,07	33
—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	39	69	—	0,45	0,43	0,75	1,34	34

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL							TRAFFEGO					
		Directoria		Secretaria	Contabilidade geral	Thesouraria	Almoxarifado	Telegrapho	Total	Escritorio central	Estações	Trens	Total	
		Director	Super-intendente											
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes. . .	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	217	
36		S. Eduardo ao Itapemirim.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	
37		Norie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
38		Central de Macahé . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	
39		Sul do Espirito Santo . .	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	15
40	Caravellas e ramal. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	
41	Corcovado	—	1	—	—	—	—	—	1	1	1	4	5	
42	Rezende á Bocaina.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	Bananal	—	1	—	1	—	—	—	2	—	8	2	10	
44	Santos a Jundiaby	—	1	13	44	5	18	—	83	10	1.653	105	2.068	
45	Sorocabana e Ituaia	Capão Bonito a Salto Grande	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
46		Tatuby a Itararé	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	79
47	Baurú a Itapura	1	1	7	1	—	—	—	10	5	115	23	142	
48	Rio Claro	5	—	2	84	5	41	—	137	15	518	74	607	
49	Mogyana. . .	Ribeirão Preto a Jaguará e ramal de Caldas . . .	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	334	
50		Jaguara a Araguary. . .	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	—	176
51	Quarahim a Itaquy.	—	1	1	6	1	1	—	10	1	40	3	41	
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay. . . .	—	1	7	22	3	11	—	44	7	129	66	202
53		Linha de S. Francisco . .	—	—	—	—	6	1	—	7	1	17	8	26

LOCOMOÇÃO				VIA-PERMANENTE							TOTAL DO PESSOAL	EFFECTIVO DO PESSOAL — Por kilometro					NUMERO DE ORDEN
Escritorio central	Officinas	Tração	Total	Escritorio central	Engenheiros residentes	Condutores	Mestres de linha	Feltores	Trabalhadores	Total		Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	
—	—	—	188	—	—	—	—	—	—	195	611	0,04	0,97	0,82	0,87	2,73	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	107	—	0,30	—	0,85	1,15	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	23	45	—	0,35	0,07	0,60	1,00	38
—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	100	172	0,09	0,10	0,62	1,25	2,15	39
—	3	3	6	—	—	—	—	1	4	5	14	—	0,79	1,59	1,32	3,70	40
1	2	4	7	1	—	5	—	—	—	6	19	0,26	1,31	1,85	1,58	5,00	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	5	5	—	—	—	—	—	15	15	32	0,07	0,36	0,17	0,51	1,14	43
22	1.100	591	1.713	17	—	—	1.627			1.641	5.511	0,61	14,88	12,32	11,83	39,64	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	197	—	—	—	—	0,90	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	203	—	0,17	0,31	—	0,51	—	46
2	87	72	161	2	—	—	—	333			333	0,02	0,32	0,36	0,77	1,48	47
7	489	176	672	—	5	—	11	83	611	743	2.159	0,16	0,73	0,81	0,80	2,59	48
—	—	—	439	—	—	—	—	—	—	307	1.150	0,15	1,33	1,64	1,14	4,29	49
—	—	—	57	—	—	—	—	—	—	258	533	0,16	0,62	0,20	0,92	1,90	50
—	36	6	42	—	—	—	—	93			93	0,05	0,21	0,21	0,53	1,06	51
5	117	40	162	14	—	—	975			989	1.397	0,05	0,23	0,18	1,11	1,58	52
—	52	12	64	—	1	—	105			103	203	0,07	0,27	0,66	1,10	2,11	53

PASSAGEIROS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QJALQUER DISTANCIA			NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO		
			1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total
			Kiloms.					
1	Rêde Cearense	423,628	410.892	142.308	258.200	6.581.232	8.401.454	14.632.683
2	{ Baturité							
	{ Sobral	26,840	18.822	26.706	45.528	1.286.831	1.663.687	2.950.521
3	Central do Rio Grande do Norte	89,323	—	—	26.585	—	—	1.038.143
4	{ Natal a Itamatahy	161,620	11.602	23.682	48.374	982.850	1.808.576	2.791.426
5	{ Condo d'Eu	189,037	61.042,5	143.573,5	208.486	2.173.295	3.783.726	5.963.021
6	{ Recife a S. Francisco	130,931	90.193	318.874	409.070	4.320.112	9.758.247	14.078.359
7	Great-Western	247,661	378.225	713.182,5	1.091.407,5	6.726.772	10.099.160	16.825.932
8	{ Sul de Pernambuco	193,908	33.038,5	153.927	186.965,5	1.715.053	5.850.781	7.645.834
9	{ Central de Alagôas e ramal	159,077	59.496,5	113.538	161.034,5	2.236.961	4.494.315	6.731.276
10	{ Paulo Afonso	115,136	981	1.681	2.662	39.442	86.491	125.983
11	{ Ribeirão ao Bonito	28,057	4.125,5	21.489	25.614,5	72.541	191.491	398.735
12	{ Bahia a S. Francisco	123,130	100.656	316.496	447.152	3.264.791	9.870.130	13.131.974
13	Rêde Bahiana	103,870	8.357	23.832	32.189	453.703	1.330.715	1.784.413
14	{ Alagoinhas a Propriá	452,310	29.539	38.248	67.817	3.443.085	3.218.620	6.661.705
15	{ S. Francisco	316,660	22.374	59.797	73.171	1.683.838	1.799.027	2.876.865
16	Central do Brazil	4.983,523	9.910.910	18.691.740	28.695.650	143.632.642	250.421.108	429.084.750
	{ Suburbios		1.071.313	2.834.620	3.905.913	116.891.888	137.834.043	254.725.931
	{ Interior							
17	Rio do Ouro	126,705	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	1.039.792	61.425	310.794	372.219	4.768.840	13.929.787	18.638.627
19	Oeste de Minas	1.147,484	52.768	109.635	153.431	2.614.351	5.972.250	8.613.610
20	Goyaz	124,918	3.866	10.499	14.365	233.731	716.186	949.917
21	{ Formiga a Tigre	53,000	493	2.247	2.740	25.588	99.672	125.260
22	{ Araguary a Catalão							
22	Paraná	417,000	41.699	133.710	175.439	4.337.404	9.591.337	13.868.791
23	D. Thereza Christina	118,036	3.073	35.174	38.247	128.081	999.801	1.127.885
24	Viação Ferreira do Rio Grande do Sul	2.163,310	554.397	197.834	752.281	35.501.638	19.536.382	55.038.020
25	Madeira-Mamoré	193,613	—	—	14.631	—	—	—
26	Itapura a Corumbá	25,000	739	6.138	6.877	18.415	153.459	171.935

I — DA

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha	43,000	190	1.709	1.899	5.604	55.915	61.539
28	Caxias a Cajazeiras	78,000	3.123	3.499	6.627	179.767	193.745	373.512
29	Recife a Limoeiro e ramaes	261,354	85.498	222.538,5	337.783,5	3.826.252	8.091.149	11.925.401
30	Victoria a Minas	388,530	13.431	45.438	58.862	800.274	2.499.768	3.300.042
31	{ Victoria á Itabira	39,365	1.553	5.742	7.295	63.133	220.974	281.112
32	{ Curralinho á Diamantina							
32	{ Leopoldina e ramal	381,425	90.192	255.230	345.482	3.242.579	6.303.605	9.546.134
33	Leopoldina Railway	93,070	7.193	18.712	25.905	191.932	411.362	609.294
34	{ Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	2.628	7.530	10.158	67.099	154.878	221.977

NUMERO DE PASSAGEIROS REFERIDOS À EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO			NUMERO MÉDIO DE LOGARES POR TREM DE PASSAGEIROS E MIXTOS		NUMERO MÉDIO DE LOGARES POR CARRO DE PASSAGEIROS		TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS	PESO			NUMERO DE ORDEM
1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total	Offerecidos	Ocupados	Offerecidos	Ocupados		Passageiro — Kilometro	Morto dos carros-kilometro em serviço de passageiros	Morto de carro por passageiro	

UNIÃO

15.417,4	19.123,9	34.541,3	58,9	56,9	57,8	150,2	89,9	41,7	23,5	56,45	1.021.283,0	5.213.567	0,4	1
4.618,3	6.000,5	10.657,8	68,3	62,2	64,8	101,4	39,2	23,3	0,1	38,65	203.536,4	1.511.380	0,5	2
—	—	11.635,3	—	—	19,1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
5.970,4	1.983,3	16.953,7	66,9	63,1	61,3	149,6	52,2	18,3	6,4	34,88	195.392,8	2.128.638	0,8	4
12.102,7	21.012,8	33.115,5	33,6	26,4	28,6	139,5	27,8	19,1	3,8	19,94	417.411,5	8.407.175	1,4	5
32.987,7	71.512,6	107.500,3	47,9	30,6	34,4	218,0	70,2	23,9	7,7	32,21	935.435,1	17.508.827	1,3	6
27.160,9	40.777,6	67.938,5	17,8	14,2	15,4	215,5	54,1	25,8	6,5	25,12	1.177.815,2	19.368.928	1,2	7
9.257,2	30.173,0	59.430,2	54,3	38,0	40,8	167,5	55,6	23,2	7,7	33,20	535.208,3	8.587.111	1,1	8
11.935,4	20.916,7	44.852,1	44,3	30,5	41,0	172,0	46,3	23,5	6,3	26,90	471.189,5	7.147.640	1,1	9
313,0	751,2	1.091,2	40,3	51,5	47,3	55,2	8,4	24,6	3,8	15,30	8.813,8	115.026	0,9	10
2.531,5	10.235,9	12.797,4	17,6	13,7	14,3	101,2	20,6	23,2	4,7	20,27	25.071,4	592.219	1,1	11
23.511,9	80.211,8	103.753,7	32,4	23,4	29,3	167,2	62,2	38,4	14,3	37,21	919.447,9	8.441.730	0,6	12
4.357,9	12.811,3	17.179,2	51,2	55,8	55,4	94,1	40,3	30,8	13,0	42,83	124.909,3	817.259	0,4	13
7.612,2	7.115,9	11.723,1	116,4	84,1	98,2	116,8	37,9	31,0	10,1	32,51	463.319,4	4.857.877	0,7	14
3.432,2	5.652,8	9.085,0	48,6	35,2	39,3	64,1	17,8	18,5	5,1	27,09	201.380,6	3.153.048	1,0	15
13.690,0	141.658,8	171.348,8	15,0	15,0	15,0	443,5	257,2	37,1	21,4	57,98	30.035.632,5	—	—	16
30.300,2	71.103,4	131.103,4	109,1	48,1	64,7	183,3	32,2	30,3	5,2	17,03	17.830.815,2	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
4.633,2	13.791,7	18.457,9	76,6	41,8	50,0	76,4	19,4	41,6	11,9	28,57	1.394.703,9	17.716.046	0,9	18
2.333,6	5.344,4	7.708,0	50,0	50,2	51,6	42,8	11,2	24,3	6,4	26,39	602.952,7	8.728.200	1,0	19
1.871,1	5.733,2	7.604,3	60,4	68,2	66,1	35,5	23,6	16,7	11,0	63,51	66.491,2	642.315	0,6	20
482,7	1.889,6	2.333,3	51,9	41,3	45,7	58,6	29,5	50,9	25,4	50,88	8.768,2	57.567	0,5	21
0.473,3	22.785,1	33.258,4	104,7	71,0	79,0	151,8	46,3	41,5	12,4	29,89	970.815,4	10.062.414	0,7	22
1.081,5	8.463,0	9.550,5	41,6	28,4	29,4	47,3	13,7	48,0	13,9	29,09	73.151,9	1.130.570	1,0	23
3.373,0	9.009,9	25.382,9	64,0	98,7	73,1	94,7	31,4	35,8	11,8	33,19	3.852.661	50.443.831	0,9	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
711,6	4.825,2	5.536,8	25,0	25,0	25,0	115,2	10,1	51,7	4,5	8,84	12.084,7	292.468	2,8	26

PELA UNIÃO

150,3	1.300,8	1.421,1	29,5	32,72	32,4	34,7	11,7	32,0	10,8	31,83	4.307,7	68.193	1,1	27
1.304,7	2.522,3	4.827,0	57,4	56,2	56,8	59,0	15,4	56,4	14,7	26,14	25.353,8	258.810	0,6	28
1.628,9	30.935,5	45.591,4	44,9	36,4	38,8	157,2	48,9	22,3	6,9	31,10	831.778,1	10.887.631	0,9	29
1.059,7	6.433,9	8.193,6	59,5	55,0	56,0	67,2	15,9	37,9	9,0	23,75	231.002,9	865.537	0,2	30
160,6	532,3	722,9	40,6	32,4	38,9	149,1	21,2	40,0	5,6	14,23	19.887,8	588.714	2,0	31
1.501,2	16.526,4	25.027,6	35,9	24,6	27,6	—	19,5	—	—	—	638.232,8	—	—	32
0.04,4	4.452,2	6.546,6	27,1	22,1	23,5	58,5	8,2	50,3	8,8	15,19	42.650,5	855.956	1,4	33
30,4	3.010,8	4.815,2	25,5	20,6	21,9	51,6	5,8	49,9	5,7	11,32	15.788,1	432.192	1,9	34

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

EXTENSÃO
MÉDIA
EM
TRAFEGO

NUMERO DE
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
A QUALQUER DISTANCIA

NUMERO DE
PASSAGEIROS-KILOMETRO

1ª classe 2ª classe Total 1ª classe 2ª classe Total

35	Leopoldina Rail-way.	Carangola e ramaes	Kiloms. 233,242	NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA			NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO		
				1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total
33		Santo Eduardo a Itapemirim . .	93,230	11,515	18,570	33,085	634,298	632,623	1,316,931
37		Central de Macahé.	42,700	590	4,281	4,871	18,200	137,671	155,871
38		Norte.	48,330	874,674	1,079,944	2,554,618	20,817,261	11,728,953	35,546,214
39		Sul do Espírito Santo	159,768	14,592	14,700	29,292	1,387,904	932,717	2,320,621
40		Caravellas e ramal	71,482	6,302	8,225	14,527	233,441	271,667	505,108
41		Corcovado	3,824	61,486	—	61,486	190,606	—	190,606
42		Rezende a Bocaina.	38,810	—	—	9,570	—	—	—
43		Bananal	28,000	—	—	4,294	—	—	—
44		Santos a Jundiáhy	139,000	631,291	1,712,853	2,344,144	30,206,056	55,486,543	85,692,599
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande. .	217,588	21,455	151,467	175,922	1,826,221	8,444,938	10,271,209
46		Tatuhy a Itararé.	250,007	20,882	74,528	95,410	2,147,540	4,906,400	7,143,040
47		Baurú a Itapura	437,000	5,333	44,602	49,935	633,114	4,400,085	5,033,199
48		Rio Claro. (a)	830,438	167,157,5	586,574	753,731,5	13,521,706	32,633,240,5	46,154,946,5
49	Mogyana.	Ribeirão Preto a Jaguará e ramal	268,000	97,545	3,5792	403,337	5,633,608	8,495,594	14,134,202
50		Jaguará a Araguay	281,000	18,685	60,254	78,939	1,802,062	4,050,725	5,852,787
51		Quarahim a Itaquy.	175,500	7,791	8,682	16,473	594,145	418,650	1,009,795
52	S. Paulo — Rio Grande.	Itararé a Uruguay	833,131	20,406	72,041	92,447	2,940,215	8,485,236	11,425,481
53		Linha de S. Francisco.	96,156	3,402	34,055	37,157	141,590	1,259,371	1,400,961

(a) Sendo 308,616 kilometros de concessão federal.

NUMERO DE PASSAGEIROS REFERIDOS A' EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO			NUMERO MÉDIO DE LOGARES POR TREM DE PASSAGEIROS E MIXTOS		NUMERO MÉDIO DE LOGARES POR CARRO DE PASSAGEIROS		TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS	PESO			NUMERO DE ORDEM
1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total	Oferecidos	Occupados	Oferecidos	Occupados		Passageiro — Kilometro	Morto dos carros-kilometro em serviço de passageiros	Morto de carro por passageiro	
6.264,4	7.395,4	13.659,8	49,8	32,2	38,4	65,9	14,7	45,4	10,2	22,29	213.230,6	2.534.761	0,8	35
7.339,9	6.785,7	14.125,6	47,1	34,1	39,8	92,7	15,0	42,7	6,9	16,20	92.185,1	1.519.119	1,1	36
426,2	3.224,1	3.650,3	30,8	32,1	31,9	50,0	11,1	50,0	11,1	22,20	10.910,9	151.351	0,9	37
430.731,6	304.758,6	735.490,2	23,8	8,8	13,9	—	63,5	—	—	—	2.188.237,1	—	—	38
8.687,0	5.837,9	14.524,9	95,1	63,5	79,2	92,2	27,2	30,0	11,2	29,57	102.413,5	—	—	39
3.279,5	3.816,5	7.096,0	27,0	33,0	31,8	50,8	15,7	45,0	13,9	30,92	35.357,6	—	—	40
49.814,6	—	49.814,6	3,1	—	3,1	—	11,8	—	11,8	—	13.312,4	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
217.300,8	390.183,7	616.483,5	47,8	32,4	36,6	673,6	106,0	51,1	8,0	15,74	5.993.181,9	228.533.392	2,6	44
8.399,0	38.811,8	47.204,8	74,6	55,7	58,3	483,6	43,5	151,1	13,8	9,00	718.934,6	9.470.386	0,9	45
8.589,9	19.985,0	28.574,9	102,8	67,0	74,9	55,9	22,3	39,5	15,8	39,91	500.075,8	5.724.995	0,8	46
1.448,7	10.068,8	11.517,5	118,7	98,6	100,7	180,0	37,0	56,6	11,6	20,26	352.323,9	5.657.806	1,1	47
16.282,6	39.293,4	55.579,0	80,9	55,6	61,2	—	53,1	—	7,1	—	3.230.814,1	—	—	48
21.039,6	31.699,9	52.739,5	57,8	27,7	35,0	91,0	29,2	41,1	13,2	32,16	989.394,1	9.381.627	0,6	49
6.413,0	14.415,4	20.828,4	96,4	67,2	74,1	80,0	23,1	41,2	11,9	28,91	409.695,1	4.310.811	0,7	50
3.388,3	2.385,4	5.753,7	75,8	48,2	121,0	70,6	18,2	33,0	8,5	23,59	70.685,8	754.520	0,7	51
3.329,3	9.608,1	12.937,4	144,1	117,8	123,6	90,6	30,7	19,6	6,6	33,87	799.783,7	22.912.545	2,0	52
1.472,5	13.097,1	14.569,6	45,6	36,9	37,7	37,6	21,6	13,5	7,7	57,39	98.067,3	905.650	0,6	53

BAGAGENS, ENCOM

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOM- MENDAS TRANS- PORTADAS A QUALQUER DISTANCIA	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA						REFERIDO			
			de montaria		bois, vaccas e vitellas		carneiros, porcos, etc.			Numero total de cabeças	Peso total	Bagagens e encommenda — Tonela das kilometro
			Numero	Peso	Numero	Peso	Numero	Peso				

I — DA

		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		
1	Rêde Cearense.	Baturité	2 890,0	2.897	869,1	2.316	1.123,4	7.973	707,3	13.686	2.792,8	241,83
2		Sobral	377,0	2.032	602,6	21.740	8.696,0	11.502	1.150,2	35.274	10.455,8	36,99
3	Central do Rio Grande do Norte	194,5	—	—	—	—	—	—	430	111,5	8,30	
4	Great Western.	Natal a Itamatahy	680,0	750	225,0	435	174,0	1.588	153,8	2.773	557,8	62,59
5		Conde d'Eu	2.399,0	1.214	364,2	922	338,8	2.593	259,3	4.729	992,3	123,41
6	Great Western.	Recife a S. Francisco	3.151,0	2.723	818,4	1.481	522,4	3.032	393,2	7.211	1.714,0	213,89
7		Central de Pernambuco	4.226,0	3.129	938,7	3.628	1.451,2	4.179	417,9	10.936	2.837,8	261,72
8	Great Western.	Sul de Pernambuco	1.397,0	1.231	381,3	1.133	454,4	2.266	235,7	4.683	1.065,4	99,48
9		Central de Alagoas e ramal	1.930,0	1.293	388,8	1.117	415,8	5.931	593,1	8.344	1.428,7	95,73
10	Rede Bahiana.	Paulo Afonso	13,0	41	12,3	35	14,0	90	9,0	166	35,3	1,33
11		Ribeirão ao Bonito	227,0	164	49,2	58	23,2	231	20,1	423	92,5	4,28
12	Rede Bahiana.	Bahia a S. Francisco	1.904,8	3.461	1.038,3	5.633	2.253,2	6.710	671,0	15.861	3.932,5	127,51
13		Alagoinhas a Propriá	234,0	1.097	329,1	1.171	468,4	10.616	1.031,6	12.884	1.839,1	15,31
14	Rede Bahiana.	S. Francisco	701,0	1.051	215,3	5.812	2.334,8	5.949	591,9	12.812	3.235,0	107,60
15		Central da Bahia	1.499,0	977	299,1	617	258,8	871	87,1	2.515	615,0	90,41
16	Central do Brazil	117.100	—	—	—	—	—	—	419 872	—	14.621.316	
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul-Mineira	4.628,0	1.512	453,6	112.569	45.027,6	35.161	3.516,1	149.212	48.997,3	423,41	
19	Oeste de Minas	7.781,0	685	205,5	12.290	4.916,0	16.219	1.621,9	29.191	6.743,4	1.359,71	
20	Goyaz.....	Formiga a Tigre	558,0	92	27,6	2.311	924,4	6.767	676,7	9.170	1.628,7	59,89
21		Araguary a Catalão	14,0	45	13,5	—	—	112	14,2	187	27,7	713
22	Paraná	2.213,5	732	228,6	1.702	689,8	1.537	153,7	4.001	1.063,1	263,93	
23	D. Thereza Christina	521,0	483	144,9	636	274,4	150	15,0	1.319	431,3	19,18	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	7.869,7	6.811	2.043,3	72.325	28.930,0	35.272	3.527,2	111.408	34.500,5	1.216.686	
25	Madeira-Mamoré	82,4	—	—	—	—	—	—	83	—	—	
26	Itapura a Corumbá	53,4	100	39,0	493	199,2	235	23,5	833	252,7	1,33	

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha	10,2	—	—	—	—	161	13,4	161	16,4	38
28	Caxias a Cajazeiras	103,2	13	4,8	4	1,6	95	9,5	115	15,9	7,38
29	Recife a Limoeiro e ramaes	3.191,0	2.455	733,5	885	351,0	25.618	2.591,8	28.998	3.655,6	233,48
30	Victoria a	355,3	52	15,6	100	40,0	1.706	170,6	1.858	233,2	21,37
31	Minas. { Currilinho á Diamantina	43,8	11	4,2	—	—	71	7,1	85	11,3	1,91

MENDAS E ANIMAES

Quadro n. 13

UM KILOMETRO		REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO			NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMENDAS POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	PESO-MORTO DOS CARROS-KILOMETRO		NUMERO DE ORDEM
Animaes — a beças-kilometro	Animaes — Toneladas-kilometro	Bagagens e encomendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	De uma tonelada de bagagens e encomendas	De um animal	De uma tonelada de animaes				De bagagens e encomendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	

UNIÃO

948.885	400.694	570,0	4.600,4	945,8	83,7	142,4	143,4	1,6	12,1	2,5	1.050.565	807.523	1
5.165.359	1.597.905	133,6	18.658,2	5.771,9	96,1	146,4	152,8	0,3	6,3	1,9	568.149	2.555.525	2
18.858	4.884	—	—	—	42,6	43,8	43,8	—	0,8	0,2	—	—	3
186.739	34.454	380,2	1.134,3	209,2	90,8	67,3	61,7	0,9	1,1	0,2	249.075	602.649	4
220.782	43.572	635,3	1.525,9	241,9	51,4	46,7	42,9	0,4	0,5	0,1	1.635.912	1.019.009	5
419.213	95.910	1.683,3	3.301,1	732,4	67,9	57,8	55,9	0,4	1,2	0,3	2.022.339	1.106.213	6
745.236	205.182	1.056,7	3.009,1	828,4	61,9	68,1	73,1	0,4	1,5	0,4	3.347.821	2.200.219	7
355.333	82.532	513,1	1.837,6	425,6	72,8	76,1	77,5	0,3	1,5	0,3	2.540.420	818.559	8
533.487	84.378	637,9	3.554,8	562,2	48,8	64,0	59,0	0,3	1,8	0,3	1.927.509	897.845	9
9.801	2.203	11,6	5,1	19,1	102,8	59,0	62,9	0,1	0,8	0,2	30.845	30.430	10
8.609	1.024	149,4	300,4	67,1	18,9	20,4	20,8	0,1	0,4	0,1	159.531	71.577	11
1.039.118	261.291	1.025,6	8.357,9	2.122,0	66,9	65,1	65,9	0,3	2,4	0,6	3.575.176	856.636	12
844.380	121.882	147,4	8.129,1	1.173,4	65,4	65,5	65,5	0,2	6,7	0,9	405.372	478.470	13
3.645.174	960.149	297,9	8.059,0	2.122,7	153,5	284,5	296,8	0,1	6,8	1,8	3.913.917	3.176.185	14
231.873	67.120	285,5	741,7	211,9	60,6	63,4	104,0	0,2	0,9	0,3	1.826.150	739.062	15
7.319.662	30.013.023	7.512,5	50.167,4	15.482,6	124,8	231,6	—	0,6	5,6	1,7	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
3.749.193	12.699.667	419,2	38.365,5	12.573,9	91,4	259,6	259,2	0,4	13,4	4,4	7.881.723	20.112.164	18
9.918.896	2.028.070	1.214,0	7.951,8	1.814,8	174,8	305,5	300,7	2,3	5,1	1,2	3.438.036	8.628.904	19
701.829	150.503	479,5	5.616,3	1.204,8	107,3	76,5	92,5	1,4	13,9	3,0	210.756	300.852	20
9.909	1.460	13,4	186,9	27,5	50,9	52,9	52,7	0,2	8,9	1,3	42.730	10.475	21
409.257	114.433	633,9	984,4	274,4	119,2	102,2	107,6	0,2	4,2	1,2	4.950.422	450.035	22
48.761	12.968	162,4	412,8	109,8	36,8	36,9	29,9	0,2	0,4	0,1	260.505	428.611	23
4.110.391	10.194.330	531,1	11.119,8	4.071,5	154,6	210,7	205,4	0,7	6,3	2,9	13.020.559	31.642.137	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
29.325	6.318	48,9	865,0	250,4	25,0	25,0	25,0	0,1	5,5	1,6	141.775	77.500	26

PELA UNIÃO

6.713	671	8,9	156,1	15,5	37,5	40,9	40,8	0,1	4,7	0,4	33.696	12.807	27
6.293	961	93,5	80,6	12,3	68,7	51,7	60,4	—	27,6	4,2	—	1.110	28
076.195	251.949	904,2	7.937,9	963,2	74,0	71,6	68,9	0,5	4,5	0,5	2.520.655	1.511.682	29
240.637	30.768	62,3	660,1	79,1	68,2	129,6	117,3	0,1	6,2	0,8	1.249.597	743.879	30
3.038	403	48,6	77,3	—	40,8	65,7	35,6	0,04	—	—	402.165	—	3

BAGAGENS, ENCOM

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA						REFERIDOS		
			de montaria		bois, vacas e vitellas		carneiros, porcos, etc.		Numero total de cabeças	Peso total	Bagagens e encomendas — Toneladas kilometro
			Numero	Peso	Numero	Peso	Numero	Peso			

I — DA

		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		
1	Rêde Cearense.	Baturité	2 890,0	2.897	869,1	2.816	4.123,4	7.973	797,3	43.686	2.792,8	241.535
2		Sobral	377,0	2.032	693,6	21.740	8.696,0	11.502	1.450,2	35.274	10.455,8	38.990
3	Central do Rio Grande do Norte	194,5	—	—	—	—	—	—	430	111,5	—	8.305
4		Natal a Itamataby	683,0	750	225,0	435	174,0	1.588	153,8	2.773	557,8	62.596
5		Conde d'Eu	2.303,0	1.214	364,2	922	338,8	2.593	259,3	4.729	992,3	123.413
6		Recife a S. Francisco	3.151,0	2.723	818,4	1.481	592,4	3.032	303,2	7.211	1.714,0	213.895
7		Central de Pernambuco	4.226,0	3.120	938,7	3.628	1.451,2	4.179	417,9	10.936	2.807,8	281.728
8	Great Western.	Sul de Pernambuco	1.387,0	1.231	384,3	1.133	454,4	2.265	223,7	4.683	1.065,4	90.483
9		Central de Alagoás e ramal	1.930,0	1.293	388,8	1.417	443,8	5.931	593,1	8.344	1.328,7	95.739
10		Paulo Afonso	43,0	41	12,3	35	14,0	90	9,0	166	35,3	1.333
11		Ribeirão ao Bonito	227,0	164	40,2	58	23,2	201	20,1	423	92,5	4.282
12	Rêde Bahiana.	Bahia a S. Francisco	1.904,8	3.461	1.038,3	5.633	2.253,2	6.710	671,0	15.804	3.932,5	127.517
13		Alagoinhas a Propriá	234,0	1.097	329,1	1.171	468,4	10.616	1.031,6	12.884	1.859,1	15.316
14	S. Francisco	704,0	1.051	215,3	5.812	2.324,8	5.949	504,9	12.812	3.235,0	107.609	
15	Central da Bahia	1.409,0	977	299,1	617	258,8	871	87,1	2.515	645,0	90.411	
16	Central do Brazil	117.400	—	—	—	—	—	—	419.872	—	—	14.621.316
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	4.628,0	1.512	453,6	112.569	45.027,6	35.161	3.516,1	149.242	48.907,3	423.413	
19	Oeste de Minas	7.764,0	685	205,5	12.290	4.916,0	16.219	1.621,9	29.191	6.743,4	1.353.713	
20	Goyaz.....	Formiga a Tigre	558,0	93	27,6	2.311	924,4	6.767	676,7	9.470	1.628,7	59.899
21		Araguary a Catalão	14,0	45	13,5	—	—	142	14,2	187	27,7	713
22	Paraná	2.213,5	732	228,6	1.702	683,8	1.537	153,7	4.001	1.063,1	263.956	
23	D. Thereza Christina	524,0	483	144,9	636	274,4	150	15,0	1.319	431,2	19.137	
24	Viação Ferreira do Rio Grande do Sul	7.863,7	6.811	2.043,3	72.325	28.930,0	35.272	3.527,2	111.408	31.503,5	1.216.683	
25	Madeira-Mamoré	82,4	—	—	—	—	—	—	83	—	—	—
26	Itapura a Corumbá	53,4	100	30,0	493	193,2	235	23,5	833	252,7	1.335	

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha	10,2	—	—	—	—	161	15,4	161	16,4	—	384	
28	Caxias a Cajazeiras	103,2	16	4,8	4	1,6	95	9,5	115	15,9	—	7.298	
29	Recife a Limoeiro e ramaes	3.194,0	2.455	733,5	885	351,0	25.618	2.534,8	28.988	3.655,6	—	233.498	
30	Victoria a Minas.	Victoria á Itabira	353,3	52	15,6	100	40,0	1.706	170,6	1.858	223,2	—	21.286
31		Currallinho á Diamantina	43,8	11	4,2	—	—	71	7,1	85	11,3	—	1.733

MENDAS E ANIMAES

Quadro n. 13

UM KILOMETRO		REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO			NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMENDAS POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	PESO-MORTO DOS CARROS-KILOMETRO		NUMERO DE ORDEM
Animaes — Cabeças-kilometro	Animaes — Toneladas-kilometro	Bagagens e encomendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	De uma tonelada de bagagens e encomendas	De um animal	De uma tonelada de animaes				De bagagens e encomendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	

UNIÃO

1 918.885	400 694	570,0	4.600,4	945,8	83,7	142,4	143,4	1,6	12,1	2,5	1.050.565	807.523	1
5.165.350	1.597.905	133,6	18.658,2	5.771,9	98,1	146,4	152,8	0,3	6,3	1,9	568.140	2.555.525	2
18.858	4.984	—	—	—	42,6	43,8	43,8	—	0,8	0,2	—	—	3
186.730	34.454	380,2	1.134,3	200,2	90,8	67,3	61,7	0,9	1,1	0,2	240.075	602.640	4
220.762	43.572	635,3	1.825,9	241,9	51,4	46,7	42,9	0,4	0,5	0,1	1.635.912	1.019.060	5
419.213	95.910	1.683,3	3.301,1	732,4	67,9	57,8	55,9	0,4	1,2	0,3	2.622.389	1.106.213	6
745.236	205.182	1.056,7	2.009,1	828,4	61,9	68,1	73,1	0,4	1,5	0,4	3.347.821	2.200.210	7
358.333	82.532	513,1	1.837,6	425,6	72,8	76,1	77,5	0,3	1,5	0,3	2.540.420	818.559	8
533.487	34.378	637,9	3.554,8	562,2	48,8	64,0	59,0	0,3	1,8	0,3	1.027.500	897.845	9
9.801	2.202	11,6	85,1	19,1	102,8	50,0	62,9	0,1	0,8	0,2	30.845	30.430	10
8.600	1.924	140,4	300,4	67,1	18,9	20,4	20,8	0,1	0,4	0,1	150.591	71.577	11
1.029.118	261.291	1.035,6	8.357,9	2.122,0	66,9	65,1	65,9	0,3	2,4	0,6	3.575.176	956.636	12
844.380	121.882	147,4	8.129,1	1.173,4	65,4	65,5	65,5	0,2	6,7	0,9	405.372	478.470	13
3.645.174	960.149	237,9	8.059,0	2.182,7	153,5	231,5	203,8	0,1	6,8	1,8	3.913.917	3.176.155	14
231.873	67.120	285,5	741,7	211,9	60,6	93,4	104,0	0,2	0,9	0,3	1.826.450	739.062	15
7.210.662	30.013.023	7.512,5	50.167,4	15.482,6	124,8	231,6	—	0,6	5,6	1,7	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
8.749.193	12.690.667	410,2	38.265,5	12.573,9	91,4	259,6	259,2	0,4	13,4	4,4	7.881.725	20.112.464	18
8.018.806	2.028.070	1.214,0	7.981,8	1.814,8	174,3	305,5	300,7	2,3	5,1	1,2	3.183.036	8.628.904	19
701.829	150.503	479,5	5.618,3	1.204,8	107,3	76,5	92,5	1,4	13,9	3,0	240.756	300.852	20
9.909	1.460	13,4	186,9	27,5	50,9	52,9	52,7	0,2	8,9	1,3	42.730	10.475	21
409.257	114.433	633,9	981,4	274,4	119,2	102,2	107,6	0,2	4,2	1,2	1.950.422	400.035	22
48.764	12.968	162,4	412,8	109,8	36,8	36,0	29,9	0,2	0,4	0,1	260.505	428.641	23
11.110.301	10.191.330	531,1	11.119,8	4.071,5	154,6	210,7	205,4	0,7	6,8	2,0	13.020.559	31.612.137	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
29.825	6.318	48,9	865,0	250,4	25,0	25,0	25,0	0,1	5,5	1,6	111.775	77.500	26

PELA UNIÃO

6.713	671	8,0	156,1	15,5	37,5	40,9	40,8	0,1	4,7	0,4	33.698	12.807	27
6.293	961	93,5	80,6	12,3	68,7	51,7	60,4	—	27,6	4,2	—	1.110	28
2.076.195	251.949	904,2	7.337,9	963,2	74,0	71,6	68,9	0,5	4,5	0,5	2.520.885	1.511.682	29
240.837	30.768	62,3	620,1	79,1	68,2	129,6	117,3	0,1	6,2	0,8	1.249.597	743.879	30
3.038	403	48,6	77,3	—	40,8	25,7	35,6	0,04	—	—	402.165	—	3

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOM- MENDAS TRANSPOR- TADAS A QUALQUER DISTANCIA	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA								REFERIDOS	
			de montaria		bois, vacas e vitellas		carneiros, porcos, etc.		Numero total de cabeças	Peso total		Bagagens e encomendas — Toneladas- quilometro
			Numero	Peso	Numero	Peso	Numero	Peso				
32	Leopoldina e ramal.	5.457,0	—	—	311	124,4	15.028	1.502,8	15.333	1.627,2	582.348	
33	Sumidouro	477,6	17	5,1	22	8,8	157	18,7	226	32,6	21.875	
34	Prolongamento da Barão de Araruaa	823,2	21	6,3	27	10,8	75	7,5	123	24,6	33.151	
35	Leopoldina Railway. Carangola e ramaes.	1.455,5	220	63,0	260	107,6	3.834	336,4	4.353	560,0	97.048	
36	Santo Eduardo ao Itapemirim	480,4	77	23,1	198	70,2	150	15,0	425	117,3	22.611	
37	Central de Macahé.	115,7	—	—	—	—	—	—	63	—	4.718	
38	Norte.	10.552,8	367	110,1	1.773	709,2	114	11,4	2.214	830,7	378.720,7	
39	Sul do Espirito Santo.	509,5	37	11,1	119	47,6	132	13,2	253	71,9	57.001,0	
40	Caravellas e ramal.	201,6	250	75,0	27	10,8	270	29,0	537	114,8	7.732,3	
41	Corcovado (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42	Rezende á Bocaina.	119,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	Bananal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
44	Santos a Jundiaby	30.800,0	—	—	—	—	—	—	97.761	9.776,0	1.932.019	
45	Sorocabana e Ituaana { Capão Bonito ao Salto Grande	1.100,0	—	—	1.414	577,6	57.808	5.789,8	59.342	6.367,4	83.548	
46	{ Tatuhy a Itararé	1.055,6	—	—	1.322	528,8	61.411	6.411,1	65.733	6.939,9	112.317	
47	Baurú a Itapura	458,0	330	114,0	2.327	930,8	1.006	109,6	3.713	1.145,4	41.124	
48	Rio Claro.	6.690,0	—	—	62.324	21.920,6	—	—	62.324	21.929,6	593.912	
49	Mogyana. { Ribeirão Preto a Jaguará e ramal.	3.316,0	—	—	—	—	—	—	47.298	12.279,0	200.416	
50	{ Jaguará a Araguay	999,0	—	—	—	—	—	—	20.517	4.076,0	95.611	
51	Quarahim a Itaquy.	195,3	515	163,5	19.643	537,2	1.191	113,4	21.332	8.110,1	12.063	
52	S. Paulo — Rio Grande. { Itararé a Uruguary.	(a) 859,1	432	129,6	139	55,6	22.505	2.259,5	23.165	2.414,7	(a) 110.530	
53	{ Linha de S. Francisco.	133,0	—	—	—	—	1.330	133,0	1.330	133,0	7.507	

(a) Só comprehende transportes remunerados.

(b) Só transporta passageiros.

UM KILOMETRO		REFERIDOS À EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO			NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMENDAS POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	PESO MORTO DOS CARROS-KILOMETRO		NUMERO DE ORDEM
Animaes — Cabeças-kilometro	Animaes — Toneladas-kilometro	Bagagens e encomendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	De uma tonelada de bagagens e encomendas	De um animal	De uma tonelada de animaes				De bagagens e encomendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	
2.462.800	—	1.526,7	6.456,8	—	196,7	160,5	—	—	—	—	—	—	32
8.383	1.261	224,1	90,1	13,6	43,7	37,1	33,6	0,3	1,1	0,1	517.770	62.058	33
3.080	637	644,4	59,9	12,4	40,1	25,0	25,9	0,8	0,1	—	247.024	148.911	34
231.242	30.289	435,1	1.036,9	135,8	66,7	53,1	54,1	0,7	1,6	0,2	1.326.195	1.051.638	35
24.558	8.774	242,5	263,7	94,1	37,1	57,8	71,8	0,3	0,3	0,1	722.178	380.710	36
2.313	—	110,4	54,8	—	40,7	37,1	—	0,3	8,1	—	113.303	—	37
53.083	—	7.836,3	1.098,3	—	35,8	23,5	—	—	—	—	—	—	38
35.879	—	332,9	224,5	—	113,8	124,5	—	1,1	2,3	—	—	—	39
26.332	—	108,6	370,3	—	38,3	46,4	—	0,2	7,3	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
254.909	425.492	13.890,4	30.610,8	3.061,0	62,7	43,5	43,5	—	—	—	—	—	44
708.071	811.114	397,7	35.425,0	3.727,7	78,6	129,8	127,4	0,5	17,6	1,8	1.818.312	3.322.202	45
802.236	1.215.787	449,2	47.307,8	4.863,1	106,4	179,5	174,4	0,5	40,6	4,2	2.336.658	1.979.051	46
420.349	132.239	105,5	982,4	302,6	100,7	115,6	115,4	0,3	4,3	1,3	1.473.439	1.964.780	47
593.570	6.237.428	715,2	18.777,5	7.511,0	88,7	250,2	250,2	0,3	38,5	15,4	—	—	48
378.289	1.167.936	747,8	16.333,8	4.357,9	59,8	92,5	95,1	0,3	9,1	2,4	4.842.926	3.026.732	49
757.135	409.641	340,3	9.811,8	1.457,7	95,7	134,3	100,5	0,3	13,5	2,0	2.411.976	1.314.631	50
268.869	858.208	68,7	12.688,7	4.890,0	61,7	103,1	105,5	0,2	12,3	4,7	338.405	1.967.425	51
123.793	339.389	(a) 135,3	3.537,2	384,3	(a) 131,2	134,8	133,8	(a) 2,4	18,2	2,0	201.468	687.364	52
48.038	4.803	79,0	50,0	50,0	41,3	36,1	36,1	3,4	—	—	23.134	—	53



DETALHE DO MOVIMENTO DE

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A UM				
		Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual		
I — DA											
1	Rêde Cearense { Baturité	253.200	—	—	—	253.200	14.632.685	—	—	—	
2	{ Sobral	45.344	53	131	—	45.528	2.027.427	7.089	16.005	—	
3	Central do Rio Grande do Norte	26.585	—	—	—	26.585	1.038.143	—	—	—	
4	{ Natal a Itamataby	42.304	374	693	—	43.374	2.675.084	51.323	65.019	—	
5	{ Conde d'Eu	201.219	2.878	4.350	—	208.486	5.595.514	142.226	224.284	—	
6	{ Recife a S. Francisco	405.636	3.420	314	—	409.070	13.799.913	240.020	38.335	—	
7	Great-Western { Central de Pernambuco	1.090.088	1.305,5	44	—	1.091.407,5	16.666.943	125.873	3.417	—	
8	{ Sul de Pernambuco	185.180	1.252	533,5	—	186.965,5	7.419.457	130.785	56.592	—	
9	{ Central de Alagôas e ramal	161.461,5	867	1.703	—	164.034,5	6.547.774	68.901	114.593	—	
10	{ Paulo Afonso	2.355	304	3	—	2.662	125.551	948	84	—	
11	{ Ribeirão ao Bonito	25.514,5	73	—	—	25.614,5	363.948	1.935	—	—	
12	{ Bahia a S. Francisco	437.563	663	5.792	3.434	447.452	12.282.330	81.748	558.618	242.250	
13	Rêde Bahiana { Alagoinhas a Propriá	30.709	529	618	333	32.189	1.676.822	35.230	51.303	20.97	
14	{ S. Francisco	64.168	228	1.572	1.831	67.817	5.844.023	45.875	457.603	347.20	
15	{ Central da Bahia	69.790	40	2.843	528	73.171	2.535.673	2.950	274.872	63.37	
16	Central do Brazil	31.985.699	53.394	45.357	457.143	32.511.593	632.023.446	13.779.430	8.599.080	29.409.01	
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul-Mineira	381.499	1.002	7.023	2.695	372.219	17.279.109	145.230	1.004.259	239.99	
19	Oeste de Minas	137.899	3.676	4.064	7.705	153.434	6.188.860	488.908	788.416	1.147.41	
20	{ Formiga a Tigre	10.473	19	520	2.853	14.335	548.236	1.271	55.353	344.05	
21	Goyaz { Araguary a Catalão	2.302	23	246	53	2.687	118.033	1.378	4.219	2,34	
22	Paraná	150.254	15.649	8.682	854	175.439	10.777.564	1.944.780	1.080.894	85.55	
23	D. Thereza Christina	38.495	7	45	—	38.247	1.126.417	238	4.530	—	
24	Viação Fereira do Rio Grande do Sul	724.017	21.685	3.845	2.734	752.231	52.970.453	1.586.521	281.306	200.04	
25	Madeira - Mamoré	14.634	—	—	—	14.634	—	—	—	—	
26	Itapúra a Corumbá	6.877	—	—	—	6.877	171.925	—	—	—	
II — CONCEDIDA											
27	Alcobaça & Praia da Rainha	4.503	—	24	372	4.899	44.521	—	1.022	15.90	
28	Caxias a Cajazeiras	6.580	38	9	—	6.627	372.846	2.934	702	—	
29	Recife a Limoeiro e ramaes	303.707,5	2.639	1.440	—	307.786,5	11.556.462	212.208	126.644	—	
30	Victoria a Minas { Victoria a Itabira	58.892	—	—	—	58.892	2.363.312	159.927	240.711	536.06	
31	{ Curralinho & Diamantina	7.295	—	—	—	7.295	254.112	—	—	—	
32	{ Leopoldina e ramal	345.482	—	—	—	345.482	9.546.184	—	—	—	
33	Leopoldina Railway { Sumidouro	25.530	71	304	—	25.905	595.410	1.983	11.904	—	
34	{ Prolongamento da Barão de Arauama	9.611	136	411	—	10.158	206.145	3.680	12.152	—	

DETALHE DO MOVIMENTO DE

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A UM				
		Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual		

I — DA

1	Rêde Cearense	Baturité	253.200	—	—	—	253.200	14.632.685	—	—	—
2		Sobral	45.344	53	131	—	45.528	2.927.427	7.089	16.005	—
3	Central do Rio Grande do Norte .		26.585	—	—	—	26.585	1.038.143	—	—	—
4		Natal a Itamatahy	42.304	374	693	—	43.374	2.675.081	51.323	65.019	—
5		Conde d'Eu	201.219	2.878	4.350	—	208.486	5.596.511	142.226	231.281	—
6		Recife a S. Francisco	405.636	3.120	314	—	409.070	13.799.913	240.020	38.393	—
7	Great-Western	Central de Pernambuco	1.090.088	1.305,5	14	—	1.091.407,5	16.666.912	125.873	3.117	—
8		Sul de Pernambuco	185.180	1.252	533,5	—	186.965,5	7.410.457	139.785	56.592	—
9		Central de Alagôas e ramal	161.461,5	867	1.706	—	164.034,5	6.517.774	63.901	111.593	—
10		Paulo Afonso	2.355	304	3	—	2.662	125.551	313	84	—
11		Ribeirão ao Bonito	25.511,5	73	—	—	25.614,5	363.913	1.933	—	—
12		Bahia a S. Francisco	437.263	663	5.792	3.431	447.152	12.282.339	81.748	558.618	212.236
13	Rêde Bahiana.	Alagoinhas a Propriá	30.709	529	618	333	32.189	1.676.322	35.230	51.393	20.973
14		S. Francisco	64.186	228	1.572	1.831	67.817	5.811.023	45.875	457.603	317.201
15		Central da Bahia	69.790	40	2.813	528	73.171	2.535.673	2.950	274.872	63.370
16	Central do Brazil		31.985.699	53.394	45.357	457.113	32.511.593	632.023.416	13.779.139	8.599.080	29.409.016
17	Rio do Ouro		—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira		361.499	1.002	7.023	2.695	372.219	17.279.109	115.230	1.001.239	239.999
19	Oêste de Minas		137.899	3.676	4.061	7.795	153.431	6.188.869	488.908	738.416	1.117.417
20	Goyaz	Formiga a Tigre	10.573	19	520	2.853	14.335	518.233	1.271	53.353	311.057
21		Araguary a Catalão	2.392	23	216	53	2.687	113.033	1.378	1.219	2.315
22	Paraná		150.254	15.619	8.632	854	175.439	10.777.591	1.914.730	1.089.891	85.559
23	D. Thereza Christina		38.495	7	45	—	38.217	1.126.117	238	1.530	—
24	Viação Férrea do Rio Grande do Sul		721.017	21.635	3.815	2.731	752.231	52.970.183	1.586.521	231.306	200.010
25	Madeira - Mamoré		14.634	—	—	—	14.634	—	—	—	—
26	Itapûra a Corumbá		6.877	—	—	—	6.877	171.925	—	—	—

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha		1.503	—	21	372	1.899	41.521	—	1.022	15.996
28	Caxias a Cajazeiras		6.580	38	9	—	6.627	372.816	2.034	702	—
29	Recife a Limoeiro e ramaes		303.707,5	2.639	1.110	—	307.786,5	11.556.162	212.298	126.641	—
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	58.892	—	—	—	58.892	2.363.312	159.927	210.711	536.062
31		Currallinho á Diamantina	7.295	—	—	—	7.295	231.112	—	—	—
32		Leopoldina e ramal	315.482	—	—	—	315.482	9.516.181	—	—	—
33	Leopoldina Railway.	Sumidouro	25.530	71	304	—	25.905	595.410	1.053	11.901	—
34		Prolongamento da Barão de Araçuama	9.611	136	411	—	10.158	206.115	3.680	12.152	—

PASSAGEIROS, ANIMAES E TELEGRAMMAS

Quadro n. 14

KILOMETRO	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					ANIMAES - KILOMETRO					TELEGRAMMAS		NUMERO DE ORDEN
	Pagando	Por conta		Total	Total	Pagando	Por conta		Total	Total geral			
		Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Gratis, em serviço da colonização e outros	Do Governo Federal		Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Numero	

UNIÃO

14.632.683	13.686	-	-	-	13.686	1.948.883	-	-	-	1.948.886	42.487	400.909	1
2.950.521	35.272	1	1	-	35.274	5.165.013	217	129	-	5.165.359	27.313	360.693	2
1.038.113	430	-	-	-	430	18.956	-	-	-	18.956	1.540	-	3
2.791.426	2.754	9	10	-	2.773	186.147	441	151	-	186.739	7.049	75.313	4
5.933.021	4.674	21	34	-	4.729	219.711	353	698	-	220.762	10.289	113.333	5
14.078.359	7.246	25	-	-	7.241	412.573	640	-	-	419.243	17.173	232.221	6
16.825.932	10.916	20	-	-	10.936	744.744	492	-	-	745.236	19.548	230.131	7
7.615.834	4.676	7	-	-	4.683	353.021	312	-	-	355.333	12.057	149.058	8
6.731.276	8.331	10	3	-	8.344	533.210	199	78	-	533.487	6.831	82.110	9
125.933	166	-	-	-	166	9.301	-	-	-	9.301	3.646	65.512	10
365.881	423	-	-	-	423	8.609	-	-	-	8.609	1.151	13.852	11
13.134.971	15.655	34	105	-	15.804	1.015.676	3.241	7.231	-	1.029.118	33.122	1.279.710	12
1.784.418	12.818	43	23	-	12.884	839.368	3.345	1.667	-	841.300	5.016	52.161	13
6.661.705	12.742	39	31	-	12.812	3.619.744	15.602	9.828	-	3.645.174	17.813	338.336	14
2.876.835	2.481	-	34	-	2.515	231.113	-	3.760	-	231.873	16.290	220.261	15
633.810.681	417.904	1.176	280	512	419.872	93.912.861	111.902	49.892	112.004	97.249.682	1.156.351	21.192.155	16
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
18.638.627	149.213	1	28	-	149.242	38.744.838	187	4.168	-	38.749.193	65.093	613.969	18
8.613.610	29.131	63	-	-	29.194	8.911.946	6.950	-	-	8.918.896	67.173	1.159.117	19
919.917	9.091	-	2	74	9.170	616.903	-	62	81.854	701.829	8.601	145.908	20
122.915	187	-	-	-	187	1.460	-	-	-	1.460	2.171	59.793	21
13.868.791	3.592	323	25	59	4.001	343.103	57.480	3.511	5.163	409.257	227.300	4.415.157	22
1.127.835	1.313	-	6	-	1.319	48.557	-	201	-	48.761	2.015	22.708	23
55.038.020	113.638	656	67	47	114.408	23.918.121	138.215	11.402	9.923	24.110.391	162.311	3.000.511	24
-	83	-	-	-	83	-	-	-	-	-	-	-	25
171.925	833	-	-	-	833	20.825	-	-	-	20.825	3.408	57.932	26

PELA UNIÃO

61.539	151	-	-	10	164	6.283	-	-	490	6.713	-	-	27
376.512	109	6	-	-	115	5.993	300	-	-	6.293	1.713	37.124	28
11.925.401	28.944	29	15	-	28.988	2.075.297	622	276	-	2.076.195	10.587	211.116	29
3.300.042	1.858	-	-	-	1.858	240.937	-	-	-	240.937	21.765	359.548	30
284.112	85	-	-	-	85	3.038	-	-	-	3.038	930	12.330	31
9.546.184	15.539	-	-	-	15.539	2.462.800	-	-	-	2.462.800	11.839	-	32
609.294	226	-	-	-	226	8.383	-	-	-	8.383	10.491	52.703	33
221.977 272	123	-	-	-	123	3.089	-	-	-	3.089	6.191	41.143	34

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A UM			
		Pagando	Por conta		Grátis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Grátis, em serviço da colonização e outros
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual	
35	Carangola e ramaes	78.551	423	357	—	79.331	2.930.320	59.529	26.932	—
36	Santo Eduardo ao Itapemirim . . .	31.937	679	439	—	33.085	1.249.772	32.497	34.932	—
37	Leopoldina Railway. Central de Macahé.	4.871	—	—	—	4.871	155.871	—	—	—
38	Norte	2.551.618	—	—	—	2.551.618	35.549.244	—	—	—
39	Sul do Espirito Santo	29.117	175	—	—	29.292	2.291.768	25.858	—	—
40	Caravellas e ramal	11.255	9	233	—	11.527	493.291	423	14.391	—
41	Corcovado	53.208	—	—	5.278	61.483	199.676	—	—	—
42	Rezende a Bocaina	9.570	—	—	—	9.570	—	—	—	—
43	Bananal	4.294	—	—	—	4.294	—	—	—	—
44	Santos a Jundiaby	2.231.388	3.627	31.535	41.613	2.311.141	80.181.451	208.423	1.950.913	3.072.406
45	Sorocabana e Ituana. (Capão Bonito ao Salto Grande . .	175.922	—	—	—	175.922	19.271.209	—	—	—
46	(Tatuby a Itararé . .	95.440	—	—	—	95.440	7.443.910	—	—	—
47	Baurú a Itapúra	49.935	—	—	—	49.935	5.033.199	—	—	—
48	Rio Claro	733.731,5	—	—	10.209	733.949,5	43.451.916,5	—	—	—
49	Mogyana (Ribeirão Preto a Jaguará e ramal	392.793	6.591		13.653	403.337	13.411.275	211.483		478.444
50	Jaguara a Aragnary	70.031	2.631		6.274	78.939	5.199.095	197.547		435.474
51	Quarabim a Itaquy	13.473	—		—	13.473	1.009.795	—		—
52	S. Paulo-Rio Grande (Itararé a Uruguay	88.994	933	1.790	6.717	98.533	9.508.081	218.453	326.391	2.121.014
53	(Linha de S. Francisco	37.034	43	105	33	37.199	1.393.325	678	3.958	1.243

(a) Excluidos os de serviço gratis.

KILOMETRO	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					ANIMAES - KILOMETRO					TELEGRAMMAS		NUMERO DE ORDEN
	Total	Pagando	Per conta		Total	Pagando	Per conta		Total	Total geral			
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual			Gratis, em serviço da colonização e outros	Do Governo Federal		Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Numero	
3.016.151	4.358	—	—	—	4.358	231.242	—	—	—	231.242	60.163	382.275	35
1.316.931	425	—	—	—	425	24.558	—	—	—	24.558	41.531	223.230	36
155.871	63	—	—	—	63	2.343	—	—	—	2.343	—	—	37
35.516.241	2.254	—	—	—	2.254	53.083	—	—	—	53.083	(a) 1.387	(a) 11.200	38
2.320.621	288	—	—	—	288	35.870	—	—	—	35.870	20.474	171.421	39
535.408	537	—	—	—	537	23.362	—	—	—	23.362	7.153	73.730	40
130.605	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
85.602.599	93.731	25	975	—	97.731	4.181.163	1.512	72.201	—	4.254.099	240.953	3.365.523	44
10.271.209	59.342	—	—	—	59.342	7.708.074	—	—	—	7.708.074	28.500	382.019	45
7.443.910	65.733	—	—	—	65.733	11.802.283	—	—	—	11.802.283	41.887	193.210	46
5.033.109	3.713	—	—	—	3.713	420.349	—	—	—	420.349	11.113	212.578	47
46.151.913,5	62.324	—	—	—	62.324	15.503.570	—	—	—	15.503.570	531.700	15.338.762	48
11.131.202	47.129	139		—	47.238	4.332.641	15.645		—	4.378.289	423.015	8.118.642	49
5.852.787	20.457	60		—	20.517	2.740.072	8.033		—	2.757.135	131.327	2.519.539	50
1.009.705	21.382	—	—	—	21.382	2.268.839	—	—	—	2.268.839	9.150	193.232	51
12.173.099	22.938	10	24	186	23.188	3.090.577	2.216	4.891	50.043	3.143.760	13.123	205.618	52
1.402.204	1.330	—	—	—	1.330	48.018	—	—	—	48.018	1.131	17.110	53

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	NUMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS									
		Café	Madeira	Matte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo.	Cereças	Aguardente	Xarque

I - DA

1	Rêde Cearense	Baturité	1.656,0	—	—	942,7	3,7	6.373,3	265,1	3.631,6	1.172,6	100,3
2		Sobral	835,0	—	—	1.044,3	476,4	1.447,7	177,9	1.022,0	605,4	57,7
3	Central do Rio Grande do Norte . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4		Natal a Itamataby . .	104,0	—	—	782,0	—	2.878,0	471,0	3.076,0	439,0	433,0
5		Conde d'Eu	419,0	—	—	4.542,0	—	17.247,0	397,0	2.171,0	423,0	2.201,0
6		Recife a S. Francisco.	1.338,0	—	—	83.938,0	—	3.480,0	32,0	14.970,0	9.763,0	6.906,0
7		Central de Pernambuco	3.617,0	—	—	9.539,0	—	10.371,0	126,0	3.342,0	2.231,0	4.273,0
8	Great-Western	Sul de Pernambuco . .	1.422,0	—	—	20.131,0	—	3.847,0	43,0	15.760,0	3.642,0	3.511,0
9		C. de Alagôas e ramal	215,0	—	—	27.017,0	—	4.469,0	53,0	6.976,0	2.451,0	3.744,0
10		Paulo Afonso	7,0	—	—	13,0	—	361,0	—	531,0	128,0	13,0
11		Ribeirão a Bonito . .	45,0	—	—	8.485,0	—	4,0	3,0	297,0	1.042,0	223,0
12		Pabia a S. Francisco.	488,4	a) 392,0	—	1.946,5	2.389,3	256,0	2.095,5	5.734,8	3.105,2	1.760,6
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá .	16,2	a) 3,2	—	1.513,8	19,2	45,6	743,2	1.178,3	128,1	175,8
14		S. Francisco	560,0	a) 1.886,3	—	420,1	468,2	776,0	614,4	3.322,8	593,5	250,9
15		Central da Bahia . . .	2.502,4	a) 243,0	—	1.166,9	1.098,8	412,7	3.894,4	4.416,7	2.283,7	1.260,7
16	Central do Brazil	58.368,0	44.563,0	—	43.692,0	17.302,0	—	7,4	2,0	67.903,0	—	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira	14.220,0	—	—	8.825,0	—	—	—	3.294,0	13.445,0	—	389,0
19	Oeste de Minas	4.559,9	d) 4.131,4	2.447,9	3.268,7	1.933,7	1.802,5	81,3	8.676,4	618,4	63,6	
20	Goyaz	Formiga a Tigre	132,0	—	—	45,3	88,7	1,2	10,8	835,3	44,6	—
21		Araguary a Catalão . .	14,0	—	—	—	—	—	6,0	432,5	3,0	—
22	Paraná	563,9	—	45.860,7	8.379,4	2.389,6	80,6	150,0	10.142,0	2.085,7	1.754,8	
23	D. Thereza Cbristina	—	2.655,0	48,0	248,0	—	—	—	5.421,0	—	—	
24	Viação Ferreira do Rio Grande do Sul.	2.778,3	—	12.243,0	14.474,4	10.570,1	—	4.879,6	37.532,1	2.756,1	20.677,0	
25	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá	80,5	—	—	47,1	—	—	2,2	163,4	33,9	—	

II - CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras	18,7	—	—	355,0	146,6	129,4	—	—	20,6	137,1	—
29	Recife a Limoeiro e ramaes	652,0	—	—	35.997,6	—	17.085,0	52,6	10.595,0	3.826,0	7.282,0	—
30	Victoria a Micas	Victoria á Itabira . . .	7.295,6	—	—	—	—	—	0,8	7.295,6	10,9	—
31		Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal . .	17.937,9	—	—	3.562,0	—	6,9	336,8	27.966,8	1.227,6	—
33		Sumidouro	1.129,0	252,8	—	150,7	—	—	11,2	1.574,1	72,6	—
34		Prolongamento da B. de Araruama	2.095,4	101,3	—	315,2	—	0,1	16,2	3.340,0	104,8	—

a) Borracha.
 b) Só comprehende transportes remunerados.
 c) Manteiga e queijos.
 d) Cascas vegetaes.
 e) Estes dados são explicados pelo facto de serem transportadas mercadorias em vagões de bagagens e animaes e bagagens e encomendas.

TRANSPORTADAS

Quadro n. 15

A QUALQUER DISTANCIA				NUMERO DE TONELAOAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO	NUMERO DE TONELAOAS REFERENCIAS A EXTENSÃO MÉDIA	PER-CURSO MÉDIO DE UMA TONELADA	NUMERO MÉDIO DE TONELAOAS		TAXA DE UTILIZAÇÃ OOS VAGÕES	PESO MORTO OOS		NUMERO DE ORDEN
Couros	Sal	Diversas	Total				Por trem-kilometro (mixto e carga)	Por vagão-kilometro		Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria	

UNIÃO

614,8	1 493,2	66.078,8	82.427,1	8.291.130	19.578,8	100,6	32,0	5,2	49,16	9.137.847	1,1	1
415,2	1.699,8	11.115,6	18.897,0	2.106.428	7.608,8	111,4	19,0	2,9	58,15	2.455.136	1,2	2
—	—	17.453,3	17.453,3	1.149.536	12.838,8	65,8	33,3	8,4	—	—	—	3
129,0	2.304,0	29.383,0	39.992,0	3.492.499	21.215,5	87,2	22,5	1,7	28,21	6.220.807	1,8	4
830,0	1.704,0	96.774,0	126.828,0	6.259.265	34.760,7	49,4	20,9	2,1	34,57	8.781.320	1,4	5
181,0	3.207,0	136.790,0	260.761,0	17.633.849	135.031,4	67,8	59,9	3,4	41,21	17.323.364	1,0	6
1.023,0	4.272,0	82.543,0	122.070,0	10.700.518	43.205,7	87,7	27,0	2,8	36,83	13.599.915	1,3	7
132,0	2.342,0	112.047,0	162.882,0	7.108.393	36.653,1	43,6	37,8	2,8	34,57	8.390.885	1,2	8
130,0	1.331,0	114.655,0	160.767,0	6.685.848	44.549,5	41,6	25,8	2,4	48,17	8.381.757	1,2	9
834,0	240,0	2.457,0	4.594,0	266.912	2.318,2	58,1	14,0	1,4	35,02	495.037	1,9	10
2,0	41,0	42.832,0	53.077,0	518.197	18.032,7	9,8	15,6	2,5	49,16	574.617	1,1	11
141,0	5.992,5	60.346,1	81.647,9	5.743.236	43.613,6	67,8	22,4	3,1	41,87	11.357.248	1,0	12
43,7	62,4	2.743,9	6.636,4	407.970	3.927,6	61,0	7,6	1,7	21,13	1.369.948	2,3	13
1.197,2	1.016,8	19.219,4	30.325,6	9.344.294	20.659,0	313,9	30,7	2,3	30,76	28.706.326	2,0	14
295,4	2.714,1	12.610,0	37.438,8	3.778.068	11.932,9	100,9	22,2	2,8	63,90	3.939.942	1,0	15
7.333,0	43.619,0	1.423.280,0	1.713.305,0	384.909.888	198.560,6	224,6	68,4	4,4	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	8.501,0	50.623,0	99.282,0	25.824.241	25.563,5	260,2	24,1	11,3	87,83	16.029.748	0,6	18
333,3	8.040,8	53.762,1	89.730,0	14.592.242	13.038,1	162,5	15,3	4,0	43,19	17.803.625	1,2	19
11,5	1.903,0	6.909,4	9.957,8	659.990	5.363,4	67,0	13,9	6,0	37,54	1.038.623	1,6	20
—	452,0	398,5	1.306,0	66.262	1.230,2	50,7	16,0	13,4	67,23	46.634	0,7	21
611,6	6.243,0	179.036,3	257.923,6	34.820.737	83.503,0	105,0	45,7	3,6	62,75	21.203.193	0,8	22
78,0	821,0	4.593,0	13.834,0	679.676	5.735,2	49,0	8,7	2,1	43,65	1.684.545	2,4	23
12.318,8	29.797,4	325.913,9	473.670,7	105.251.815	48.587,2	222,4	33,0	4,2	34,96	199.721.171	1,6	24
—	—	4.939,1	4.989,1	—	—	—	—	—	—	—	—	25
6,3	423,1	17.221,9	17.983,4	449.534	17.983,3	25,0	16,9	6,5	37,78	561.883	1,3	26

PELA UNIÃO

—	—	313,9	313,9	13.491	313,8	42,9	2,5	(e) 3,2	22,63	35.319	2,6	27
47,4	41,2	14.512,3	15.411,3	433.451	5.595,5	28,3	14,2	4,0	50,31	598.106	1,3	28
570,0	2.791,0	191.114,0	269.967,0	13.443.222	51.397,5	49,8	31,5	2,7	37,10	16.673.166	1,2	29
—	—	14.543,0	29.148,9	3.451.182	8.890,3	118,5	15,6	5,2	21,48	4.705.596	1,3	30
—	—	14.641,9	14.641,9	543.948	13.938,1	37,4	31,9	6,2	31,22	808.613	1,4	31
—	451,0	20.586,0	72.055,0	21.076.222	55.256,6	292,5	72,9	—	—	—	—	32
—	175,5	2.696,7	5.732,6	229.606	2.467,0	39,8	3,3	1,1	8,33	1.619.833	7,0	33
—	356,0	2.283,0	8.582,0	251.107	4.881,6	29,3	6,6	(e) 8,1	62,41	132.079	0,9	34

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	NÚMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS										
		Café	Madeira	Matte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo	Ceroaes	Aguardente	Xarque	
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes	9.322,6	16.388,8	—	1.573,4	—	2,0	12,3	8 146,6	483,1	—
36		Santo Eduardo ao Itapemirim	6.154,7	8.002,5	—	430,6	—	—	4,1	1.505,2	157,3	—
37		Central de Macahé	1.379,7	1,0	—	87,2	—	—	8,8	491,9	59,5	—
38		Norte	59.692,5	18.317,7	—	7.020,5	—	3.183,0	258,8	64.485,3	1.592,7	—
39		Sul do Espirito Santo	2.579,8	1.248,7	—	379,4	—	—	5,7	1.912,4	188,5	—
40	Caravellas e ramal	3.452,1	624,8	—	120,6	—	—	8,1	2.058,8	99,3	—	
41	Corcovado (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42	Rezende a Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	Pananal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
44	Santos a Jundiaby	546.786,0	—	—	46.536,0	—	7.819,0	—	—	—	—	
45	Sorocabana e Ituauna	Capão Bonito a Salto Grande	11.832,5	—	—	95,1	—	351,5	—	7.571,3	—	—
46		Tatuhy a Itararé	1.037,0	—	—	32,0	—	3.033,0	—	3.652,0	—	—
47	Baurú a Itapura	1.445,7	—	—	390,7	—	5,9	17,1	3.588,1	175,9	—	
48	Rio Claro	200.953,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára	47.822,0	—	—	3.664,0	1.649,0	37,0	459,0	33.005,0	3.354,0	—
50		Jaguára a Araguay	1.983,0	—	—	474,0	1.012,0	41,0	336,0	16.710,0	1.031,0	—
51	Quarahim a Itaquy	—	—	—	—	—	—	—	932,3	224,7	2.962,4	
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay	1.681,2	—	10.097,0	1.690,2	580,8	15,1	93,0	3.450,7	473,4	177,3
53		Linha de S. Francisco	32,3	—	5,0	246,6	42,5	—	131,5	486,9	77,9	62,5

a) Só comprehende transportes remunerados.
 b) Não transporta mercadorias.

A QUALQUER DISTANCIA				NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO	NUMERO DE TONELADAS REFERIDAS A EXTENSÃO MÉDIA	PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS		TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS VAGÕES	PESO MORTO DOS		NUMERO DE ORDEN	
Couros	Sal	Diversas	Total				Por trem-kilometro (mixto e carga)	Por vagão-kilometro		Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria		
—	1.291,5	40.850,8	78.086,1	5.420.186	22.960,4	Kiloms.	65,6	46,3	2,9	31,37	9.119.410	1,7	35
—	274,1	7.890,6	24.419,1	4.137.242	12.198,2		46,5	8,1	2,4	26,43	2.815.611	2,5	26
—	106,0	1.112,6	3.216,7	133.865	3.252,1		42,7	9,3	7,7	59,76	127.310	0,9	27
—	3.307,6	131.424,6	292.280,7	5.640.786	116.713,9		19,2	76,9	—	—	—	—	38
—	268,2	5.081,6	11.764,3	1.320.177	8.263,1		112,2	13,0	3,6	—	—	—	39
—	344,8	3.191,3	9.899,8	411.297	6.199,5		41,5	10,0	3,8	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	41
—	—	1.725,3	1.725,3	—	—		—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	43
—	51.351,0	1.627.208,0	2.279.700,0	157.310.381	1.347.556,6		82,16	103,1	4,1	26,71	401.171.836	2,1	44
—	2.423,5	40.119,8	65.399,7	8.093.800	37.197,8		123,7	43,0	4,7	39,20	11.492.431	1,4	45
—	1.929,0	52.361,0	62.044,0	10.309.591	41.237,2		166,1	41,9	5,6	29,40	12.603.337	1,2	46
6,6	619,7	32.734,2	39.013,9	6.108.508	13.978,2		156,5	19,6	5,8	17,33	924.815	0,2	47
—	—	333.192,0	534.148,0	82.552.633	99.408,5		154,6	54,8	1,8	—	—	—	48
401,0	12.343,0	83.200,0	185.994,0	14.721.891	54.032,4		79,1	25,8	4,2	50,42	18.367.582	1,2	49
258,0	8.333,0	37.428,0	67.606,0	8.735.379	31.086,7		129,2	25,3	4,4	52,88	10.357.353	1,1	50
3.890,0	402,8	27.085,7	35.497,9	3.764.561	21.450,5		106,0	31,3	7,2	70,39	3.436.237	0,9	51
172,4	2.207,4	85.331,7	105.970,2	19.910.172	22.555,6		137,9	37,5	3,2	69,69	21.855.704	1,2	52
60,5	123,5	14.539,0	15.808,2	1.043.553	10.904,7		66,3	15,6	4,5	89,86	933.476	0,9	53

DETALHE DAS BAGAGENS,

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMMOAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA				BAGAGENS E ENCOMMOAS REFE			
		Pagando	Por conta		Total	Pagando	Por conta		
			Do Go- verno Federal	Do Go- verno Es- tadual			Gratis, em serviço de coloni- zação e outros	Do Go- verno Fe- deral	Do Go- verno Es- tadual

I — DA

		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.			
1	Rêde Ceareose. { Baturité	2 890,0	—	—	—	2 890,0	241.835	—	—	
2	{ Sobral	377,0	—	—	—	377,0	36.993	—	—	
3	Central do Rio Grande do Norte	191,5	—	—	—	191,5	8.305	—	—	
4	Great-Western. { Natal a Itamatahy	665,0	16,0	7,0	—	689,0	59.372	2.534	693	
5		{ Conde d'Eu	2.292,0	51,0	53,0	—	2.399,0	116.580	3.373	3.460
6		{ Recife ao S. Francisco	3.120,0	24,0	7,0	—	3.151,0	210.294	2.688	917
7		{ Central de Pernambuco	4 207,0	18,0	1,0	—	4.226,0	253.651	2.884	193
8		{ Sul de Pernambuco	1 389,0	16,0	12,0	—	1.337,0	93.137	2.003	1.326
9		{ Central de Alagoas e ramal	1.921,0	11,0	25,0	—	1.960,0	93.219	824	1.693
10	{ Paulo Afonso	10,0	3,0	—	—	13,0	773	218	345	
11	{ Ribeirão ao Bonito	227,0	—	—	—	227,0	4.283	—	—	
12	Rêde Bahiana. { Babia a S. Francisco	917,1	17,8	8,0	981,9	1.904,8	55.176	2.207	912	
13		{ Alagoinhas a Propriá	68,9	0,8	0,1	164,3	234,1	4.252	57	3
14		{ S. Francisco	254,1	2,6	2,7	441,6	704,0	30.109	798	794
15	{ Ceotral da Bahia	642,7	0,1	4,7	842,5	1.490,0	23.737	10	787	
16	Central do Brazil	107.731,0	2.623,0	411,0	6.332,0	117.100,0	12.917.959	499.970	111.946	
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul Mineira	4.218,0	8,0	76,0	316,0	4.638,0	381.730	131	11.632	
19	Oêste de Minas	4.872,6	170,2	103,3	2.615,9	7.764,0	497.623	277.566	233.437	
20	Goyaz { Formiga a Tigre	127,8	—	4,0	426,7	558,5	9.759	—	621	
21		{ Araguary a Catalão	14,0	—	—	—	14,0	713	—	—
22	Paraná	1.123,0	693,0	356,1	35,5	2.213,5	103.138	108.153	42.043	
23	D. Thereza Christina	517,0	1,0	3,0	—	521,0	19.051	31	102	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	6.902,5	905,6	40,7	20,9	7.869,7	1.037.130	140.093	6.294	
25	Madeira — Mamoré	82,4	—	—	—	82,4	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá	53,4	—	—	—	53,4	1.224	—	—	

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha	10,2	—	—	—	10,2	381	—	—	
28	Caxias a Cajazeiras	102,4	3,8	—	—	106,2	6.993	300	—	
29	Victoria a Minas { Victoria á Itabira	348,6	3,4	3,3	—	355,3	22.942	547	717	
30		{ Curralinho á Diamantina	46,8	—	—	—	46,8	1.913	—	—
31	Recife a Limoeiro e ramaes	3.121,0	41,0	26,0	—	3.194,0	228.637	5.355	2.503	
32	Leopoldina { Leopoldina e ramal	5.457,0	—	—	—	5.457,0	582.243	—	—	
33		{ Sumidouro	472,9	—	4,6	—	477,5	20.569	—	236
34		{ Prolongamento da Barão de Araruama	821,4	1,1	3,6	—	821,1	33.016	24	111
35		{ Carangola e ramaes	1.433,4	18,3	0,8	—	1.455,5	95.593	1.341	103
63	{ Santo Eduardo a Itapemirim	451,7	15,2	0,5	—	467,4	21.738	838	35	

ENCOMENDAS E MERCADORIAS

Quadro n. 16

UNIDADES A UM KILOMETRO		MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					NUMERO DE ORDEM
Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual			

UNIÃO

—	241.835	82.427,1	—	—	—	82.427,1	3.294.130	—	—	—	8.294.130	1
—	36.990	18.875,8	21,2	—	—	18.897,0	2.404.232	2.193	—	—	2.406.428	2
—	8.305	17.543,3	—	—	—	17.543,3	1.149.536	—	—	—	1.149.536	3
—	62.596	39.981,0	61,0	—	—	39.992,0	3.483.143	9.356	—	—	3.492.499	4
—	123.443	123.830,0	1.337,0	1.661,0	—	123.928,0	6.092.920	81.908	81.437	—	6.259.265	5
—	243.893	260.748,0	13,0	—	—	260.761,0	17.683.113	736	—	—	17.683.849	6
—	261.728	122.041,0	29,0	—	—	122.070,0	10.697.253	3.230	—	—	10.700.513	7
—	99.486	162.879,0	3,0	—	—	162.882,0	7.407.893	405	—	—	7.408.308	8
—	95.739	159.731,0	9,0	1.027,0	—	160.767,0	6.638.772	369	46.707	—	6.685.848	9
—	1.336	4.594,0	—	—	—	4.594,0	266.912	—	—	—	266.912	10
—	4.233	53.077,0	—	—	—	53.077,0	518.197	—	—	—	518.197	11
66.232	127.517	81.083,0	103,5	5,4	3.456,0	84.647,9	5.456.670	13.023	756	272.784	5.743.236	12
11.004	15.316	6.151,8	43,9	—	490,8	6.683,5	376.273	1.507	—	30.185	407.970	13
75.908	107.600	29.099,5	31,0	—	1.095,1	30.223,6	9.288.744	9.245	—	106.305	9.344.294	14
59.877	90.411	33.469,3	—	—	939,5	37.438,8	3.691.340	—	—	87.328	3.778.668	15
1.034.444	11.621.316	1.339.959,0	17.019,0	4.481,0	351.846,0	1.713.305,0	319.230.883	2.786.390	2.047.834	60.844.791	334.909.893	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
21.920	423.413	98.914,0	—	63,0	258,0	99.232,0	25.784.680	—	9.222	30.339	25.824.244	18
408.082	1.353.713	87.983,4	11,5	55,6	1.726,5	89.730,0	14.404.397	1.383	13.902	172.656	14.592.244	19
49.516	59.899	6.125,0	1,3	4,0	3.857,5	9.987,8	514.840	104	124	154.952	669.990	20
—	713	1.303,0	—	—	—	1.303,0	66.262	—	—	—	66.262	21
4.623	263.957	249.850,6	1.491,5	697,1	5.857,3	257.926,5	33.272.549	218.136	21.457	1.308.646	34.820.738	22
—	19.187	13.833,0	1,0	—	—	13.834,0	679.642	31	—	—	679.676	23
3.233	1.213.666	418.183,1	22.077,3	309,4	33.100,9	473.670,7	93.010.195	4.040.334	68.812	7.382.174	105.351.845	24
—	—	4.989,1	—	—	—	4.989,1	—	—	—	—	—	25
—	1.224	17.983,4	—	—	—	17.983,4	419.584	—	—	—	419.534	26

ELA UNIÃO

—	384	313,9	—	—	—	313,9	13.494	—	—	—	13.494	27
—	7.298	15.330,6	20,7	—	—	15.411,3	434.842	1.612	—	—	436.454	28
—	24.236	25.553,0	44,3	435,3	3.111,3	29.118,9	2.204.379	7.877	15.747	1.226.179	3.454.182	29
—	1.913	14.641,9	—	—	—	14.641,9	548.918	—	—	—	548.918	30
—	236.493	260.881,0	86,0	—	—	260.967,0	13.136.191	7.031	—	—	13.143.222	31
—	582.343	72.055,0	—	—	—	72.055,0	21.076.222	—	—	—	21.076.222	32
—	20.855	5.761,3	0,9	0,4	—	5.762,6	229.530	50	23	—	229.606	33
—	33.151	8.579,5	2,5	—	—	8.582,0	251.039	68	—	—	251.107	34
—	97.048	78.086,4	30,8	—	8.022,5	86.139,7	5.117.970	2.216	—	539.534	5.659.720	35
—	22.611	22.259,7	18,8	—	2.149,6	24.419,1	1.003.734	1.402	—	127.108	1.137.242	36

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					BAGAGENS E ENCOMENDAS REFE			
		Pagando	Per conta		Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Per conta		
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual	
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.			
37	Central de Macahé	115,7	—	—	—	115,7	4.718	—	—	
38	Leopoldina Railway	Norte	10.552,8	—	—	—	10.552,8	378.729	—	
39		Sul do Espírito Santo	504,6	4,8	—	—	509,4	57.991	0,7	
40		Caravellas e ramal	200,7	—	0,8	—	201,5	7.732	—	
41	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	—	
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—	
44	Santos a Jundiáhy	23.886,0	56,0	403,0	1.450,0	30.800,0	1.802.550	3.060	26.597	
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	1.100,0	—	—	—	1.100,0	86.548	—	
46		Tatuby a Itararé	1.055,6	—	—	—	1.055,6	112.317	—	
47	Baurú a Itapura	458,0	—	—	—	458,0	46.124	—	—	
48	Rio Claro	6.699,0	—	—	—	6.699,0	593.942	—	—	
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguará e ramal	2.711,0	75,0	—	560,0	3.846,0	162.420	4.434	
50		Jaguará a Araguay	€19,0	39,0	—	341,0	999,0	59.261	3.734	
51	Quarahim a Itaquí	195,3	—	—	—	195,3	12.063	—	—	
52	S. Paulo—Rio Grande	Itararé ao Uruguay	792,2	44,4	22,1	385,5	1.244,2	104.528	10.700	4.258
53		Linha de S. Francisco	182,1	0,1	1,7	—	183,9	7.523	3	71

CARGAS A UM KILOMETRO		MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					NUMERO DE ORDEN
Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual			
—	4.718	3.246,7	—	—	—	3.246,7	138.865	—	—	—	138.865	37
—	378.729	292.280,7	—	—	—	292.280,7	5.640.786	—	—	—	5.640.786	38
—	57.991,7	4.515,3	24,9	—	7.224,4	11.764,6	284.601	3.942	—	1.031.664	1.320.177	39
—	7.732	4.988,7	16,0	705,4	4.189,7	9.899,8	246.032	611	53.932	170.722	441.297	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	1.725,3	—	—	—	1.725,3	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
90.812	1.932.019	2.279.700,0	—	—	—	2.279.700,0	187.310.381	—	—	—	187.310.381	44
—	86.548	65.399,7	—	—	—	65.399,7	8.093.800	—	—	—	8.093.800	45
—	112.317	62.044,0	—	—	—	62.044,0	10.309.594	—	—	—	10.309.594	46
—	46.124	39.013,9	—	—	—	39.013,9	6.108.508	—	—	—	6.108.508	47
—	593.942	534.148,0	—	—	—	534.148,0	82.552.633	—	—	—	82.552.633	48
33.552	200.446	184.063,0	98,0		1.833,0	185.994,0	14.560.047	7.757		145.057	14.721.891	49
32.646	95.641	66.445,0	71,0		1.120,0	67.606,0	8.581.490	9.174		144.715	8.735.379	50
—	12.063	35.497,9	—	—	—	35.497,9	3.761.564	—	—	—	3.761.564	51
54.920	174.406	87.127,0	272,3	—	18.570,9	105.970,2	16.027.958	49.590	—	3.832.624	19.910.172	52
—	7.597	15.808,0	—	—	—	15.808,0	1.018.553	—	—	—	1.018.553	53

PERCURSO DO MATERIAL,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO					PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS					
		Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	
1	Rêde Cearense	Baturité	769	803	1.539	3.111	135	82.343	80.375	170.898	333.616	10.563
2		Sobral	13	419	239	671	276	1.286	73.925	36.506	111.717	31.886
3	Central do Rio Grande do Norte.		6	313	128	447	439	309	26.293	8.208	24.870	12.571
4	Natal á Itamatahy. . .		29	315	1.027	1.371	175	1.445	53.030	102.309	156.844	12.826
5	Conde d'Eu		19	3.485	1.770	5.274	431	834	213.532	85.322	299.718	27.582
6	Recife a S. Francisco.		448	2.332	3.238	6.018	455	52.641	147.911	147.231	347.773	25.228
7	Great-Western	Central de Pernambuco	3.385	4.640	2.832	10.907	794	58.465	252.402	144.527	455.334	47.702
8		Sul de Pernambuco . .	476	825	1.777	3.078	326	67.271	70.221	117.870	255.335	33.436
9		Central de Alagôas e ramal.	438	1.465	3.115	5.018	446	37.448	107.902	150.842	293.252	22.766
10		Ribeirão ao Bonito . .	4	615	1.121	1.740	35	36	17.805	15.477	33.318	1.233
11	Paulo Afonso.		11	139	87	227	40	550	14.332	4.714	19.626	2.781
12	Bahia ao S. Francisco		21	2.822	561	3.407	475	1.359	209.485	43.899	257.743	35.433
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá .	10	445	106	531	149	1.081	43.139	10.432	54.652	7.571
14		S. Francisco	1	1.938	580	2.549	619	28	175.384	138.833	304.295	61.171
15		Central da Bahia . . .	28	1.564	573	2.170	939	1.295	169.852	8.585	170.732	29.210
16	Central do Brazil	Suburbios.	—	—	—	—	—	1.638.499	—	—	1.638.499	—
		Interior.	—	—	—	—	—	5.412.993	2.515.391	3.411.148	11.039.567	—
17	Rio do Ouro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul Mineira.		1.492	7.419	4.468	13.379	3.980	230.125	730.529	339.575	1.300.229	213.223
19	Oeste de Minas.		229	11.176	1.680	13.085	4.691	10.743	752.810	200.932	934.534	215.934
20	Goyaz.	Formiga a Tigre . . .	—	311	70	381	305	—	40.226	7.694	47.920	19.370
21		Araguaya a Catalão. .	2	78	—	80	76	106	4.134	—	4.240	2.014
22	Paraná		750	2.447	13.277	16.474	1.285	103.642	190.935	571.231	870.898	131.897
23	D. Thereza Christina.		64	954	37	1.055	216	5.770	76.155	1.330	83.253	10.396
24	Viação Ferrea do Rio G. do Sul.		5.918	9.385	17.470	32.773	958	1.029.755	719.579	2.054.160	3.800.495	155.397
25	Madeira - Mamoré		—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá.		—	516	490	1.035	32	—	13.850	12.250	25.900	1.258
II — CONCEDIDAS												
27	Alcobaça á Praia da Rainha . . .		—	53	—	53	120	—	5.233	—	5.236	4.750
28	Caxias a Cajazeiras		2	312	180	494	10	155	24.243	6.300	30.699	730
29	Victoria a Minas.	Victoria á Itabica . .	27	1.042	88	1.137	698	1.112	205.354	45.327	221.793	89.344
30		Curralinho á Diamantina	—	302	101	403	139	—	13.376	3.828	17.204	5.628
31	Recife ao Limoeiro e ramaes. .		743	3.282	3.472	7.197	417	6.259	237.515	133.859	432.733	27.690
32	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal .	1.501	4.019	876	6.446	4.449	226.924	261.782	27.189	515.836	31.939
33		Sumidouro.	—	735	2	737	118	—	68.531	162	68.693	5.093
34		Prolongamento da Barão de Araruama.	—	731	9	740	110	—	37.983	167	38.155	2.170
35	Carangola e ramaes.		—	3.027	2.202	5.229	3.535	—	207.330	106.309	313.639	25.612
36	S. Eduardo ao Itapemirim.		—	932	792	1.734	1.303	—	87.589	52.040	139.638	8.000

(c) Não estão incluídos os percursos correspondentes a manobras.

TRENS E LOCOMOTIVAS

Quadro n. 17

NUMERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS À EXTENSÃO MÉDIA, EM 1911					LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO NUMERO MÉDIO ANNUAL				PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA		LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM				NUMERO DE ORDEN
Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e serviço não remunerado	Trafeço	Porcurso total	Lastro	Porcurso total	Trafeço	Lastro	Até 10.000 kilometros	De 10.000 a 30.000 kilo- metros	De 30.000 a 50.000 kilo- metros	Mais de 50.000 kilometros	

UNIÃO

0,5	0,5	1,1	2,1	0,6	50	Kiloms. 390.554	1	Kiloms. 10.563	Kiloms. 19.527	Kiloms. 10.563	15	5	—	—	1
0,04	0,7	0,4	1,1	0,3	9	120.207	1	31.156	13.356	34.156	3	5	1	—	2
0,01	0,8	0,2	1,0	0,3	—	66.072	—	12.571	—	—	—	—	—	—	3
0,02	0,9	1,7	2,6	0,2	—	168.932	—	52.153	—	—	—	—	—	—	4
0,01	3,2	1,3	4,5	0,4	—	311.747	—	264.346	—	—	—	—	—	—	5
1,1	3,1	3,1	7,3	0,5	—	336.108	—	156.608	—	—	—	—	—	—	6
0,6	2,8	1,6	5,0	0,5	—	460.996	—	250.633	—	—	—	—	—	—	7
1,0	1,0	1,6	3,6	0,4	—	269.827	—	110.578	—	—	—	—	—	—	8
0,7	1,9	2,3	5,4	0,4	—	313.448	—	144.532	—	—	—	—	—	—	9
0,003	1,7	1,4	3,1	0,1	—	33.648	—	17.465	—	—	—	—	—	—	10
0,01	0,3	0,1	0,4	0,07	—	21.246	—	8.296	—	—	2	2	—	—	11
0,03	4,6	1,0	5,6	0,8	9,3	270.630	3,3	81.073	29.100	25.476	3	8	4	—	12
0,02	1,1	0,2	1,3	0,1	1,4	57.381	0,8	14.111	40.988	17.638	11	4	—	—	13
—	1,0	0,7	1,7	0,3	13,3	319.509	1,7	111.905	24.023	65.826	8	16	1	—	14
0,01	1,3	0,07	1,4	0,2	5,9	179.269	7,1	77.814	30.381	40.959	2	11	1	—	15
10,0	3,6	4,3	17,9	—	—	1.792.649	—	538.022	—	—	24	80	141	126	16
—	—	—	—	—	—	13.106.663	—	—	—	—	—	—	—	—	17
0,6	2,0	0,9	3,5	0,6	54	1.413.233	5	213.223	26.170	42.645	5	29	21	4	18
0,02	1,8	0,5	2,3	0,6	—	1.321.794	—	246.934	—	—	—	—	—	—	19
—	0,9	0,1	1,0	0,4	—	52.712	—	19.370	—	—	3	1	1	—	20
0,02	0,8	—	0,8	0,8	1	6.254	1	2.014	6.254	2.014	2	—	—	—	21
0,7	1,3	3,7	5,7	0,8	—	887.200	—	134.897	—	—	—	—	—	—	22
0,1	1,8	0,03	1,9	0,2	3,7	93.642	1,7	10.393	25.309	6.115	—	—	—	—	23
1,3	0,9	2,6	4,8	0,1	52	(c) 3.800.495	2,5	155.307	73.086	6.225	45	87	52	5	24
—	—	—	—	—	—	118.783	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	1,4	1,3	2,7	0,1	—	27.142	—	1.258	—	—	—	—	—	—	26

PELA UNIÃO

—	0,3	—	0,3	0,3	—	6.824	—	6.375	—	—	—	—	—	—	27
0,005	0,8	0,2	1,0	0,02	2,3	32.148	1,07	1.367	13.977	1.277	1	—	—	—	28
0,007	1,4	0,1	1,5	0,6	11	256.896	4	92.629	23.354	23.157	2	9	4	—	29
—	1,0	0,2	1,2	0,3	—	(c) 17.204	—	5.628	—	—	6	—	—	—	30
0,06	2,5	2,0	4,5	0,3	—	450.738	—	223.705	—	—	—	—	—	—	31
1,7	1,8	0,2	3,7	0,2	—	557.233	—	82.820	—	—	—	—	—	—	32
—	2,0	—	2,0	0,1	—	80.181	—	5.096	—	—	—	—	—	—	33
—	2,0	0,01	2,0	0,1	—	40.025	—	2.470	—	—	—	—	—	—	34
—	2,5	1,2	3,7	0,3	—	359.903	—	25.612	—	—	—	—	—	—	35
—	2,6	1,5	4,1	0,2	—	156.885	—	8.092	—	—	—	—	—	—	36

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO					PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS				
		Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado
37	Leopoldina Railway. { Central de Macabé. Norte Sul do Espirito Santo Caravellase ramal.	—	342	59	371	26	—	14.040	734	14.774	319
38		25.144	—	3.740	23.834	2.330	559.211	—	73.233	632.477	12.215
39		219	313	679	1.211	(d) 5.889	31.902	50.165	51.275	136.342	(d) 50.246
40		—	739	382	1.112	1.318	—	32.108	11.845	43.953	8.435
41	Corcovado	5.203	—	—	5.203	339	16.133	—	—	16.133	1.055
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananã	40	518	—	528	22	53	14.504	—	14.500	616
44	Santos a Jundiabý	14.013	—	17.163	31.299	—	807.987	—	1.732.504	2.540.483	135.441
45	Sorocabana e Ituana { Capão Bonito a Salto Grande (a). Tatuhy a Itararé	731	730	1.004	2.512	925	167.983	67.890	119.952	355.828	52.123
46		1.031	876	1.317	3.227	1.424	263.028	53.794	139.137	508.959	73.920
47	Baurá a Itapura	—	394	1.555	1.943	430	—	135.973	175.597	311.573	31.532
48	Río Claro	12.014	2.989	17.237	32.240	6.311	633.838	211.035	1.275.227	2.140.130	617.437
49	Mogyana . . { Ribeirão Preto a Jaguára e ramal (b). Jaguára a Araguaary (b)	2.124	2.190	2.513	6.827	1.028	258.576	221.110	346.114	828.800	51.216
50		1.452	1.042	2.430	4.924	423	178.077	74.828	270.231	523.136	24.023
51	Quarahim a Itaquy	40	553	505	1.158	32	852	54.624	54.814	110.290	2.884
52	S. Paulo-Rio Grande. { Itararé ao Uruguay Linha de S. Francisco	321	1.029	2.187	3.540	1.575	78.930	293.127	217.853	610.215	161.356
53		175	632	137	944	172	4.569	60.270	6.869	71.708	2.894

- (a) Além das locomotivas proprias do ramal trafegaram ainda duas locomotivas das linhas estaduais.
 (b) » » » » » trafegaram locomotivas de outras estradas.
 (c) Não estão incluídos os percursos correspondentes a manobras.
 (d) Incluídos os especiaes.

NUMERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS À EXTENSÃO MÉDIA EM 1911					LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO, NUMERO MÉDIO ANNUAL				PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA		LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM				NUMERO DE ORDEM
Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Trafego	Percurso total	Lastro	Percurso total	Trafego	Lastro	Até 10.000 kilometros	De 10.000 a 30.000 kilo- metros	De 30.000 a 50.000 kilo- metros	Mais de 50.000 Kilometros	
—	0,9	0,04	0,9	0,02	—	Kiloms. 18.593	—	Kiloms. 349	Kiloms.	Kiloms.	3	—	—	—	37
32,8	—	4,3	37,1	0,7	—	727.020	—	12.741	—	—	—	—	—	—	38
0,6	0,8	0,9	2,3	0,9	—	156.155	—	50.246	—	—	—	—	—	—	39
—	1,2	0,5	1,7	0,3	—	57.311	—	8.435	—	—	—	—	—	—	40
11,5	—	—	11,5	0,7	—	46.133	—	1.055	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
0,001	1,4	—	1,4	0,06	—	(c) 11.530	—	616	—	—	—	—	—	—	43
15,9	—	31,0	49,9	—	85,6	3.916.479	—	135.411	45.753,2	—	4	21	52	10	44
2,1	0,8	1,5	4,4	0,7	11	585.508	2	80.031	48.682,5	40.032	3	4	4	2	45
2,8	0,6	2,1	5,5	0,8	—	571.604	—	103.782	—	—	—	—	—	—	46
—	0,8	1,1	1,9	0,2	—	315.152	—	34.562	—	—	3	8	5	—	47
2,1	0,8	4,2	7,1	2,0	—	2.110.130	—	617.437	—	—	0	6	35	19	48
2,6	2,3	3,5	8,4	0,5	16,3	1.025.803 596.029	1,3	59.378	62.932	41.719	45	12	15	4	49
1,7	0,7	2,6	5,0	0,2	8,14	601.903	0,32	24.023	73.232	59.840	34	2	6	5	50
0,01	0,8	0,9	1,7	0,01	8	121.038	—	2.564	15.505	—	5	3	—	—	51
0,2	0,9	0,7	1,8	0,5	20	617.031	6	200.050	30.852	31.992	4	14	8	—	52
0,1	1,7	0,2	2,0	0,1	4	(c) 71.703	1	7.609	7.609	7.609	2	4	—	—	53

PERCURSO DOS VEICULOS E CONSUMO

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PERCURSO KILOMETRICO						NUMERO MÉDIO DE VEICULOS POR TREM-KILOMETRO EM SERVIÇO		CONSUMO LOCOMO	
		Dos vehiculos						Carvão		Quantidade	Valor
		De passageiros	De bagagens e encomendas	De animais	De mercadorias	Total	De lastro e serviço não retribuido	De lastro e não retribuido			

I — DA

											Kilog.	
1	Rêde Baturité	621.264	119.115	160.272	1.591.520	2.522.241	65.066	7,5	6,1	15,000	\$531	
2	Cearense } Sobral	327.512	135.175	811.278	712.816	1.986.781	505.045	17,7	15,8	—	—	
3	Central do Rio Grande do Norts. . .	53.316	—	22.285	136.554	212.185	42.418	6,1	3,3	—	—	
4	Great-Western } Natal á Itamatahy	437.408	67.632	164.626	2.038.416	2.708.082	114.196	17,3	8,9	9,918	\$250	
5		Conde d'Eu	1.563.433	327.121	401.656	2.920.380	5.219.546	305.354	17,4	11,1	9,930	\$252
6		Recife ao S. Francisco	1.832.610	492.310	347.636	5.147.633	7.820.352	296.486	22,5	11,7	9,961	\$253
7		Central de Alagôas e ramal	1.063.296	311.830	300.988	2.802.378	4.568.442	192.490	15,2	8,5	10,012	\$253
8		Central de Pernambuco	2.599.270	624.393	499.812	3.792.592	7.516.072	533.758	16,6	11,2	10,039	\$252
9	Sul de Pernambuco	905.316	331.110	234.610	2.510.681	4.071.720	326.398	15,9	9,7	9,990	\$253	
10	Ribeirão ao Bonito	77.912	33.794	23.180	201.592	339.478	4.776	10,2	3,9	10,056	\$254	
11	Paulo Afonso	33.470	12.338	12.172	138.632	246.612	19.656	12,6	7,1	—	—	
12	Rêde Bahiana } Bahia a S. Francisco	916.046	383.014	427.670	1.841.204	3.572.934	477.798	13,9	13,1	1,979	\$669	
13		Alagoinhas a Propriá	137.213	69.873	125.437	320.433	653.033	93.443	11,9	12,9	—	—
14		S. Francisco	659.502	603.188	528.498	3.951.726	5.742.944	1.214.232	18,8	20,3	—	—
15	Central da Bahia	561.610	399.473	246.351	1.313.942	2.521.419	333.591	14,7	11,4	2,630	\$102	
16	Central do Brazil } Suburbios	19.968.647	—	—	—	19.968.647	—	12,0	—	—	—	
		49.119.949	a) 24.175.763	17.294.052	86.535.743	177.125.510	—	16,0	—	16,580	\$349	
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul Mineira	1.563.517	1.004.932	2.899.126	1.923.121	7.333.706	775.669	5,6	3,6	4,816	\$174	
19	Oeste de Minas	1.242.800	580.506	1.761.001	3.531.725	7.246.032	1.119.203	7,5	4,5	0,283	\$668	
20	Goyaz	Formiga a Tigre	85.612	40.126	50.112	110.140	286.050	28.332	5,9	1,4	—	—
21		Araguary a Catalão	4.876	4.134	1.113	4.928	15.051	—	2,4	—	—	—
22	Paraná	1.117.651	1.065.588	96.007	9.539.407	11.838.653	194.300	13,6	1,4	10,858	\$371	
23	D. Thereza Christina	80.753	74.430	122.469	311.413	589.057	155.294	7,0	14,9	0,720	\$631	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul .	4.629.658	1.759.536	3.515.793	24.597.706	34.502.623	1.057.204	9,0	6,8	11,800	\$148	
25	Madeira - Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Itapura á Corumbá	30.250	13.580	3.875	66.971	114.676	3.774	4,4	3,0	—	—	

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha	5.683	3.744	1.423	4.132	14.982	9.433	2,8	1,9	9,100	\$365	
28	Caxias a Cajazeiras	25.491	—	228	108.427	134.146	780	4,3	1,0	—	—	
29	Victoria a Minas } Victoria á Itabira	365.589	193.736	38.543	632.786	1.260.634	241.561	5,3	3,1	2,738	\$100	
30		Curralinho á Diamantina	49.891	41.635	—	87.896	182.472	25.613	10,6	4,5	—	—
31	Recife a Limoeiro e ramaes	1.716.282	451.032	432.506	4.880.926	7.520.746	301.094	17,4	10,9	9,970	\$252	
32	Leopoldina Railway } Leopoldina o Ramal	811.837	—	—	2.320.512	3.132.389	28.415	—	—	3.984	—	
33		Sumidouro	79.809	69.036	7.301	210.370	368.516	6.848	5,3	1,3	27,080	\$748
34		Prolongamento da Barão de Araruama	39.280	38.096	21.273	31.147	129.795	2.752	3,4	1,1	9,210	\$251

a) Correo, bagagem e chefe de trem.

DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Quadro n. 18

DE COMBUSTIVEL POR TWA-KILOMETRO		CONSUMO DE LUBRIFICANTES															NUMERO DE ORDEN
Lenha		Total em réis	Por locomotiva-kilometro							Por 1.000 vehiculos-kilometro							
			Graxa		Óleos		Estopa			Graxa		Óleos		Estopa			
Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Total em réis	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Total em réis	

UNIÃO

Kilog.			Kilog.		Litro		Kilog.			Kilog.		Litro		Kilog.				
1,700	\$003	\$369	0,002	\$005	0,054	\$010	0,007	\$004	\$010	5,521	\$228	2,617	\$544	0,547	\$245	\$117	3,1	1
2,500	\$105	\$106	0,009	\$006	0,035	\$018	0,001	\$001	\$025	1,365	\$811	0,029	\$006	0,022	\$018	\$35	0,8	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	\$250	—	—	0,051	\$007	0,003	\$001	\$008	—	—	1,521	\$291	0,006	\$040	\$31	0,3	4
0,050 m ³	\$001	\$253	—	—	0,029	\$007	0,003	\$001	\$008	0,010	\$008	1,488	\$285	0,004	\$039	\$32	0,3	5
0,081 m ³	\$001	\$254	—	—	0,029	\$007	0,003	\$001	\$008	0,004	\$001	1,468	\$283	0,004	\$039	\$32	0,3	6
0,017 m ³	\$001	\$54	—	—	0,029	\$007	0,003	\$001	\$008	—	—	1,464	\$287	0,004	\$039	\$32	0,3	7
0,012 m ³	\$001	\$253	—	—	0,029	\$007	0,003	\$001	\$008	0,002	\$001	1,471	\$287	0,004	\$039	\$32	0,3	8
0,040 m ³	\$001	\$254	—	—	0,029	\$007	0,003	\$001	\$008	0,009	\$007	1,469	\$287	0,004	\$039	\$33	0,3	9
0,003	—	\$251	—	—	0,029	\$007	0,003	\$001	\$008	—	—	1,473	\$285	0,003	\$039	\$34	0,3	10
5,484	\$087	\$087	0,009	\$007	0,075	\$020	0,005	\$02	\$038	2,111	\$322	—	—	0,049	\$019	\$341	1,6	11
7,741	\$277	\$345	0,001	\$001	0,053	\$028	0,003	\$001	\$030	0,393	\$176	0,480	\$074	0,039	\$001	\$251	0,2	12
0,557	\$285	\$285	0,001	\$001	0,050	\$027	0,003	\$02	\$030	0,143	\$079	0,344	\$181	0,062	\$022	\$282	0,2	13
3,391	\$191	\$191	—	—	0,054	\$023	0,010	\$003	\$029	2,480	\$296	0,032	\$015	0,047	\$017	\$328	1,3	14
3,970	\$087	\$189	—	—	0,037	\$023	0,002	\$001	\$027	—	—	0,561	\$26	0,089	\$013	\$24	0,2	15
0,001	\$003	\$352	0,001	\$001	0,052	\$014	0,005	\$003	\$018	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
0,046 m ³	\$111	\$285	0,005	\$003	0,032	\$012	0,004	\$001	\$016	0,038	\$254	0,384	\$595	0,023	\$004	\$943	0,9	18
0,043 m ³	\$084	\$152	0,014	\$007	0,028	\$006	0,006	\$003	\$016	1,092	\$731	5,314	\$161	2,318	\$142	\$307	3,0	19
0,055 m ³	\$191	\$191	0,014	\$010	0,044	\$034	0,007	\$005	\$049	2,754	\$50	2,566	\$318	0,515	\$411	\$309	3,8	20
0,027 m ³	\$101	\$101	—	—	0,050	\$045	0,012	\$010	\$355	0,012	\$010	0,044	\$013	0,002	\$002	\$205	0,2	21
0,006	\$042	\$383	—	—	0,019	\$009	0,006	\$003	\$012	—	—	1,002	\$559	—	—	\$559	0,5	22
0,030 m ³	\$123	\$159	0,006	\$003	0,090	\$020	0,005	\$05	\$028	0,750	\$121	11,420	\$510	0,650	\$643	\$574	4,5	23
0,009	\$003	\$151	0,007	\$004	0,033	\$013	0,004	\$002	\$019	0,036	\$002	0,799	\$24	0,157	\$083	\$26	0,3	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
5,544	\$184	\$184	0,001	\$001	0,075	\$062	0,012	\$010	\$072	2,465	\$443	4,795	\$308	1,224	\$000	\$411	7,4	26

ELA UNIÃO

0,200	\$117	\$182	0,029	\$011	0,230	\$183	0,024	\$023	\$250	—	—	—	—	—	—	—	—	27
0,400 m ³	\$049	\$049	0,025	\$020	0,045	\$017	0,015	\$005	\$044	6,204	\$711	11,325	\$350	3,539	\$094	\$1055	11,0	28
0,044	\$081	\$131	0,040	\$008	0,018	\$006	0,006	\$004	\$018	3,157	\$711	5,577	\$2095	0,688	\$498	\$304	4,0	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
0,030 m ³	\$002	\$254	—	—	0,020	\$07	0,003	\$001	\$008	—	—	1,485	\$25	0,004	\$000	\$324	0,3	31
0,56 m ³	—	—	—	—	0,020	\$006	—	—	\$006	0,057	\$028	1,368	\$250	—	—	\$278	0,3	32
0,013	\$149	\$797	—	—	0,049	\$012	0,010	\$003	\$145	0,300	\$156	3,265	\$553	0,495	\$180	\$392	0,9	33
0,003	\$010	\$261	—	—	0,040	\$003	0,002	\$001	\$004	0,560	\$237	4,430	\$753	1,420	\$333	\$545	1,5	34

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PERCURSO KILOMETRICO						NUMERO MÉDIO DE VEÍCULOS POR TREM KILOMETRO EM SERVIÇO		CONSUMO LOCO	
		Dos vehiculos								Carvão	
		De passageiros	De bagagens e encomendas	De animais	De mercadorias	Total	De lastro e serviço não retribuido	Do tração	Do lastro e não retribuido	Quantidade	Valor
35	Carangola e ramaes	295.345	147.355	(a) 191.207	1.728.022	2.332.923	33.490	7,5	1,4	6.032	\$162
36	S. Eduardo a Itapemirim. . .	190.723	80.242	69.220	471.828	812.013	18.200	5,8	2,2	3.692	\$999
37	Leopoldina Central de Macahé.	11.040	14.040	264	17.816	46.190	—	3,1	—	5.664	\$153
38	Railway Norte.	2.531.401	520.378	43.033	870.552	4.020.094	16.773	6,3	1,4	10.283	\$289
39	Sul do Espirito Santo	130.973	52.273	15.587	352.411	611.317	30.779	4,7	1,5	6.953	\$196
40	Caravellas e ramal.	33.025	21.368	3.600	112.857	178.850	7.030	4,2	0,6	2.497	\$282
41	Corcovado.	13.133	—	—	—	13.133	1.055	—	—	—	—
42	Rezenle á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiaby.	10.631.637	(b) —	(b) —	45.413.264	56.031.931	135.441	22,1	—	14.910	\$517
45	Sorocabana e Ituana { Capão Bonito a Salto Grande.	735.321	151.525	437.132	1.720.424	3.034.405	30.612	8,5	0,2	0.736	\$27
46	{ Tatuhy a Itararé	452.130	236.658	291.037	1.853.432	2.833.257	130.516	5,5	1,7	2.450	\$63
47	Baurú a Itapura	432.334	141.131	98.239	1.050.926	1.722.633	166.974	5,5	4,8	0.060	\$303
48	Rio Claro	6.220.480	1.557.523	401.004	45.807.364	54.310.373	—	25,4	—	0.330	\$415
49	Mogyana. { Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	1.038.401	516.689	477.593	3.431.191	5.543.877	351.818	6,6	6,5	4.327	\$192
50	{ Jaguára a Araguary.	490.925	257.332	202.750	1.969.453	2.920.460	120.634	5,5	4,8	4.317	\$204
51	Quarahim a Itaquy	118.435	54.573	130.655	519.909	873.572	4.270	7,9	1,5	10.000	\$446
52	S. Paulo-Rio Grande { Itararé ao Uruguay	1.721.841	59.337	171.841	6.213.926	8.157.975	1.439.158	13,3	8,9	1.100	\$370
53	{ Linha de S. Francisco.	131.130	2.208	—	233.369	416.707	17.256	5,3	6,0	—	—

(a) Incluídos os de bagagens e animais.
 (b) Incluídos em mercadorias.

COMBUSTIVEL POR 1-KILOMETRO			CONSUMO DE LUBRIFICANTES														NUMERO DE ORDEN	
Leuha		Total em réis	Por locomotiva-kilometro							Por 1.000 vehiculos-kilometro								
Antidade	Valor		Graxa		Óleos		Estopa		Total em réis	Graxa		Óleos		Estopa		Total em réis		Por vehiculo kilometro
			Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor			
			Kilog.		Litro		Kilog.		Kilog.		Litro		Kilog.					
026	\$97	\$250	—	—	0,020	\$0,04	0,004	\$0,01	\$005	0,005	\$002	1,971	\$335	0,340	\$122	\$159	0,4	35
016	\$959	\$153	—	—	0,012	\$003	0,001	\$021	\$005	0,001	\$021	1,334	\$226	0,230	\$053	\$310	0,3	36
0003	\$032	\$155	—	—	0,013	\$003	0,003	\$001	\$021	1,861	\$778	12,167	2\$021	3,615	1\$303	4\$177	4,2	37
—	—	\$233	—	—	0,020	\$005	0,003	\$032	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
012	\$025	\$221	—	—	0,017	\$004	0,001	\$032	\$003	0,039	\$023	1,322	\$229	0,179	\$065	\$317	0,3	39
031	\$122	\$204	—	—	0,009	\$002	0,032	\$001	\$003	0,063	\$024	1,373	\$234	0,133	\$061	\$322	0,3	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	\$517	—	—	0,043	\$016	—	\$016	—	—	\$840	0,135	—	—	—	\$135	0,2	44
030	\$190	\$217	—	—	0,057	\$006	0,007	\$008	\$014	—	—	2,832	\$560	0,200	\$076	\$936	0,6	45
000	\$013	\$082	—	—	0,020	\$006	0,007	\$002	\$008	—	—	2,837	\$561	0,302	\$102	\$933	0,6	46
000	\$127	\$130	0,001	\$001	0,048	\$040	0,003	\$005	\$016	4,001	3\$977	5,731	4\$761	1,731	1\$610	10\$348	10,0	47
052	\$235	\$280	—	—	0,027	\$012	0,007	\$003	\$015	—	—	0,033	\$110	0,001	\$001	\$111	0,1	48
843	\$169	\$361	—	—	0,023	\$011	0,010	\$003	\$014	0,420	\$311	1,335	\$537	0,221	\$063	\$943	0,9	49
773	\$166	\$370	0,002	—	0,007	\$011	0,031	\$003	\$014	0,462	\$341	1,547	\$630	0,246	\$070	1\$011	1,0	50
—	—	\$143	—	—	0,049	\$012	0,003	\$002	\$014	—	—	5,832	1\$756	1,157	\$906	2\$332	2,1	51
332	\$233	\$316	—	—	0,010	\$013	0,003	\$001	\$019	—	—	0,823	\$627	0,079	\$044	\$371	0,6	52
900	\$159	\$159	—	—	0,018	\$021	0,007	\$006	\$027	—	—	1,371	\$305	0,237	\$154	\$359	0,5	53

PERCURSO DOS CARROS DE PASSAGEIROS E VAGÕES DE BAGAGENS

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CARROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE 2ª CLASSE			CARR	
		Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurs total dos gares offerecid — Kilometr
1	Rêde Cearense								
	{ Baturité	354.343	14.173.20	1.417.372	236.921	11.741.524	1.067.684	—	—
2	{ Sobral	182.765	3.289.770	365.530	144.747	4.342.440	289.494	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte (a)	53.346	2.433.810	213.384	—	—	—	—	—
4	{ Natal a Itamataby	183.430	3.446.412	372.330	251.218	4.353.237	502.456	—	—
5	{ Conde d'Eu	740.650	13.587.775	1.481.390	827.756	16.315.070	1.655.512	—	—
6	{ Recife a S. Francisco	993.602	18.471.031	1.987.204	830.038	25.255.044	1.678.076	—	—
7	Great-Western								
	{ Central de Pernambuco	1.245.530	26.230.683	2.491.060	1.353.740	40.693.424	2.707.480	—	—
8	{ Sul de Pernambuco	526.670	9.485.327	1.053.340	463.646	13.543.869	937.202	—	—
9	{ Central de Alagôdas e ramal	600.020	11.235.375	1.200.040	463.276	13.787.094	926.552	—	—
10	{ Ribeirão a Bonito	35.714	538.138	71.428	42.198	1.271.004	84.386	—	—
11	{ Paulo Afonso	18.112	362.240	36.224	15.358	460.740	30.716	—	—
12	{ Babia a S. Francisco	440.612	13.108.056	881.224	475.434	22.158.401	950.868	—	—
13	Rêde Bahiana								
	{ Alagoinhas a Propriã	67.700	1.392.515	125.400	67.047	2.637.180	134.034	2.496	145.7
14	{ S. Francisco	205.916	4.924.340	441.892	198.052	9.177.940	396.104	255.504	6.387,6
15	{ Central da Babia	289.912	3.887.800	579.824	271.738	6.499.424	543.476	—	—
16	Central do Brazil (a)	69.088.593	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rede Sul Mineira	518.632	19.180.284	2.074.528	474.299	28.457.940	1.877.196	573.586	25.811,3
19	Oeste de Minas	617.023	12.340.550	2.468.112	577.844	17.335.360	2.311.376	147.933	2.958,2
20	Goyaz								
	{ Formiga a Tigre	25.630	615.620	102.520	23.726	1.175.944	106.904	33.236	1.065,4
21	{ Araguary a Catalão	103	4.664	424	626	33.072	2.514	4.134	210,8
22	Paraná	528.154	16.133.938	2.112.736	484.793	21.923.788	1.939.172	104.674	4.605,6
23	D. Thereza Christina	—	—	—	—	—	—	80.755	3.876,1
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.714.802	78.292.872	10.859.208	1.183.569	56.955.312	—	728.287	30.583,0
25	Madeira - Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Itapura a Corumbá	150	6.000	600	14.350	990.150	57.400	15.750	708,7
II — CONCEDIDA									
27	Alcobaça à Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	5.683	181,8
28	Caxias a Cajazeiras	468	19.655	1.872	312	9.360	1.218	24.711	1.283,8
29	Victoria a Minas								
	{ Victoria à Itabira	133.426	3.460.590	553.704	135.280	6.087.555	541.120	91.883	4.311,3
30	{ Curralinho à Diamantina	—	—	—	—	—	—	49.891	1.955,6
31	Recife a Limoeiro e ramaes	840.360	15.353.377	1.680.720	875.922	22.968.573	1.751.844	—	—
32	{ Leopoldina e ramal (a)	811.887	—	3.217.548	—	—	—	—	—
33	Leopoldina Railway	7.176	229.632	28.704	—	—	—	72.633	3.782,1
34	{ Prolongamento da Barão de Araruama	112	3.360	448	—	—	—	29.168	1.653,4

(a) Estão incluídos os percursos dos carros de 2ª classe e mixtos.
 (b) Bagagens e animais.

COMMENDAS, DE MERCADORIAS E ANIMAES EM SERVIÇO DO TRAFEGO

CANTOS	VAGÕES DE MERCADORIAS			VAGÕES DE BAGAGEM E ENCOMENDAS			VAGÕES DE ANIMAES			VAGÕES DE LASTRO E OUTROS			NUMERO DE ORDEN
	Percorso total dos eixos — Kilometros	Percorso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percorso total dos eixos — Kilometros	Percorso total — Kilometros	Percorso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percorso total dos eixos — Kilometros	Percorso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percorso total dos eixos — Kilometros	Percorso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percorso total dos eixos — Kilometros	Percorso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percorso total dos eixos — Kilometros	
—	1.591.520	16.870.110	6.333.030	149.185	805.599	596.740	100.272	897.523	611.083	65.066	418.029	290.261	1
—	712.816	3.751.335	3.973.562	135.175	603.257	270.350	811.278	2.555.525	1.622.556	505.045	1.489.173	1.010.090	2
—	136.554	2.611.803	546.216	—	—	—	22.235	237.420	80.140	42.418	—	160.672	3
—	2.038.416	12.378.916	4.076.532	67.632	122.633	135.264	164.626	602.649	329.252	114.196	358.828	223.292	4
—	2.020.330	18.105.617	5.840.630	327.124	1.089.638	651.248	403.656	1.019.069	807.312	305.854	1.014.123	610.708	5
—	5.147.666	42.905.035	10.295.332	492.310	1.854.532	931.620	347.636	1.103.213	695.272	296.486	1.142.015	592.972	6
—	3.792.597	29.049.939	7.585.184	624.393	6.426.205	1.243.793	499.842	2.200.219	909.624	533.758	2.036.731	1.007.516	7
—	2.510.684	20.559.199	5.021.368	331.110	1.012.580	692.220	234.610	818.559	469.220	323.398	1.198.793	652.796	8
—	2.802.378	13.880.255	5.604.753	341.830	893.133	633.660	300.928	897.845	601.876	192.490	608.561	334.980	9
—	204.592	1.290.174	409.134	33.791	83.599	67.588	23.180	71.577	43.330	4.776	17.836	9.552	10
—	188.632	792.005	377.264	12.338	49.352	24.676	12.172	30.430	21.344	10.656	55.200	39.312	11
—	1.841.204	12.793.227	3.682.408	338.014	1.416.953	776.028	427.670	853.636	855.340	477.705	2.102.254	955.596	12
4.992	320.483	1.833.203	610.333	69.879	336.549	125.467	125.467	2.689.303	250.934	98.143	343.950	196.256	13
511.008	3.951.723	30.333.972	7.903.452	603.188	1.612.310	1.206.376	523.498	3.176.135	1.056.996	1.214.232	7.521.601	2.488.464	14
—	1.313.912	5.912.739	2.627.834	399.473	1.707.288	793.946	246.354	739.062	492.708	333.591	1.014.374	688.190	15
—	83.535.743	—	—	21.175.783	—	—	17.294.052	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
2.204.344	1.923.121	24.739.029	7.692.484	1.004.932	8.230.200	4.019.728	2.899.136	27.589.688	11.593.541	775.669	1.237.328	2.430.948	18
504.712	3.561.725	30.274.632	11.245.900	580.506	4.614.048	2.322.024	1.761.001	8.628.994	7.044.001	1.119.206	4.476.821	4.476.824	19
133.144	110.140	1.784.238	440.560	40.126	120.378	80.504	50.142	300.852	200.568	28.332	283.498	113.326	20
16.536	4.928	93.530	19.711	4.134	24.804	16.533	1.113	10.475	4.452	—	—	—	21
418.696	9.580.407	55.488.252	38.357.625	1.065.588	6.393.538	4.232.352	96.007	480.035	331.028	194.400	505.140	777.600	22
323.029	311.413	1.557.035	1.245.652	74.430	372.150	297.720	122.469	428.611	489.876	155.294	543.529	621.176	23
2.913.148	24.597.706	301.321.897	—	1.759.536	15.397.933	—	—	3.545.793	81.642.137	—	1.057.294	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
31.500	66.971	1.160.895	237.833	13.530	84.196	54.320	3.875	77.500	15.500	3.774	31.505	15.091	26

PELA UNIÃO

22.732	4.132	59.610	16.528	3.744	33.695	11.973	1.423	12.807	5.732	9.433	—	37.732	27
98.844	103.427	867.416	433.708	—	—	—	228	1.140	912	786	2.106	3.129	28
367.532	662.786	16.080.506	2.651.144	193.736	1.037.360	774.944	33.513	743.879	77.086	241.591	1.101.053	961.214	29
538.714	87.892	1.757.920	51.584	44.685	446.850	178.740	—	—	—	25.613	—	102.452	30
—	4.899.026	36.234.954	9.731.832	451.032	1.503.191	902.061	462.506	1.511.682	925.012	304.091	1.000.136	602.488	31
—	2.320.592	—	9.282.098	—	—	—	—	—	—	28.116	—	113.661	32
299.532	210.370	2.756.512	812.471	69.038	699.360	276.144	7.301	62.055	20.224	6.818	77.667	21.401	33
156.672	31.117	402.216	121.588	38.096	389.966	152.354	21.273	148.011	85.092	2.712	21.911	11.008	34

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CARROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE 2ª CLASSE			CARROS		
		Percorso total Kilometros	Percorso total dos logares oferecidos Kilometros	Percorso total dos eixos Kilometros	Percorso total Kilometros	Percorso total dos logares oferecidos Kilometros	Percorso total dos eixos Kilometros	Percorso total Kilometros	Percorso total dos logares oferecidos Kilometros	
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes	86.407	3.888.315	345.628	66.172	3.308.600	294.688	143.768	6.469.47
36		S. Eduardo a Itapemirim . . .	103.843	4.807.935	427.372	83.694	4.184.700	334.776	186	8.37
37		Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	14.040	702,00
38		Norte	1.381.578	—	5.523.312	1.029.684	—	4.118.736	174.839	—
39		Sul do Espirito Santo	136.542	—	546.168	52.325	—	209.300	2.106	—
40	Caravellas e ramal	464	—	1.656	—	—	—	32.561	—	
41	Corcovado	16.433	1.064.778	—	—	—	—	—	—	
42	Rezende à Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—	
44	Santos a Jundiaby	4.456.013	161.484.616	17.194.298	4.861.405	314.199.607	18.024.978	1.316.549	68.653.190	
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao Salto Grande	321.746	9.330.634	1.286.984	344.322	19.114.062	1.365.288	92.256	3.690.240
46		Tatuy a Itararé	240.721	6.258.798	922.884	211.409	11.627.372	845.628	—	—
47	Baurú a Itapura	129.473	5.439.040	517.892	281.743	19.066.640	1.126.972	21.118	—	
48	Rio Claro	(a) 6.220.480	32.079.840	24.881.920	—	—	—	—	—	
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	445.422	14.253.504	1.781.658	398.233	22.304.048	1.596.932	224.746	5.439.332
50		Jaguára a Araguay	210.501	8.358.471	842.004	194.856	11.881.900	779.412	85.571	—
51	Quarahim a Itaquy	38.367	920.808	153.468	30.613	1.469.424	122.452	49.455	1.528.560	
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé a Uruguay	743.888	14.580.205	1.487.776	822.998	16.131.761	1.645.996	154.955	3.021.623
53		Linha de S. Francisco	62.014	100.525	121.028	119.416	2.310.510	238.232	—	—

(a) Estão incluídos os percursos dos carros de 2ª classe e mixtos.
 (b) Incluídos em mercadorias.

MIXTOS	VAGÕES DE MERCADORIAS			VAGÕES DE BAGAGENS E ENCOMENDAS			VAGÕES DE ANIMAES			VAGÕES DE LASTRO E OUTROS			NÚMERO DE ORDEN
	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros		
575.064	1.728.022	13.320.590	6.912.088	117.355	1.768.200	589.420	191.207	1.241.569	764.828	33.450	—	133.920	35
744	471.838	4.388.000	1.883.312	80.242	862.904	320.988	69.220	380.710	276.880	13.200	70.980	72.800	35
53.160	17.846	232.358	71.884	(a) 14.040	140.400	56.160	264	—	1.056	—	—	—	37
699.356	870.552	—	—	520.378	—	—	43.063	—	—	13.773	—	—	38
8.424	352.444	—	1.100.656	52.373	—	209.492	15.587	—	62.348	30.779	—	123.256	39
130.244	112.857	—	451.428	29.368	—	117.472	3.600	—	14.400	7.080	—	23.320	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.055	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
5.266.196	45.448.264	700.448.645	163.374.578	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	(b) —	135.441	1.298.202	379.226	44
329.024	1.720.424	20.645.038	6.881.696	151.525	1.735.260	606.400	437.132	3.322.202	1.748.528	30.642	70.477	122.538	45
—	1.853.432	16.163.600	7.443.728	236.658	1.656.606	946.632	291.037	1.979.051	1.464.448	130.546	456.806	522.064	46
81.472	1.050.926	6.667.075	4.203.704	141.134	875.034	561.536	93.229	1.934.780	392.953	166.974	1.395.235	637.896	47
—	45.837.354	637.553.360	133.439.456	1.357.528	45.438.200	7.430.112	404.004	3.232.032	1.646.046	—	—	—	48
938.984	3.481.191	29.193.749	13.924.764	546.689	2.533.445	2.063.756	477.593	3.096.732	1.910.384	354.848	1.490.364	1.419.392	49
342.284	1.969.433	16.517.835	7.877.812	257.332	—	1.029.325	202.750	1.314.631	811.000	130.631	—	482.533	50
197.820	519.909	5.317.851	1.894.672	54.573	363.405	248.293	180.653	1.336.921	722.610	4.270	25.620	19.080	51
309.910	6.213.926	28.584.060	12.427.852	50.367	2.367.725	100.734	171.944	687.363	343.682	1.439.458	5.756.032	2.878.316	52
—	233.309	1.146.845	463.738	2.208	9.936	4.446	—	—	—	17.256	69.024	34.512	53

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA DO TRAFEGO						
		Passageiros	Bagagens e encomendas	Animaes	Carros	Mercadoarias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem
I — DA								
1	Rêde Cearense (Baturité	476:165\$000	111:124\$30	27:910\$990	—	1.058:705\$180	43:008\$270	4:771\$980
2	(Sobral	102:407\$350	7:350\$290	61:928\$700	—	325:050\$020	30:720\$380	453\$580
3	Central do Rio Grande do Norte	45:285\$300	8:993\$900	1:076\$900	—	98:255\$300	2:321\$100	54\$600
4	(Natal á Itamatahy	138:315\$520	26:540\$950	4:608\$540	—	232:453\$500	7:609\$970	817\$750
5	(Conde d'Eu	249:425\$770	61:701\$930	6:168\$350	—	701:793\$600	9:907\$030	13:014\$710
6	(Recife a S. Francisco	455:910\$520	110:314\$860	11:240\$930	—	1:689:808\$330	22:955\$400	5:935\$750
7	Great-Western (Sul do Pernambuco	158:900\$340	33:920\$100	8:738\$900	—	461:914\$330	12:555\$970	331\$700
8	(Central de Pernambuco	581:603\$300	100:155\$100	22:435\$050	—	1.147:652\$720	26:823\$950	2:497\$700
9	(Central de Alagôas e ramal	200:133\$030	39:212\$140	11:078\$770	—	705:705\$290	7:973\$710	2:179\$500
10	(Ribeirão a Bonito	11:827\$000	2:203\$010	334\$100	—	40:317\$720	575\$920	135\$300
11	(Paulo Affonso	6:24\$050	555\$310	279\$200	—	36:534\$100	6:553\$120	7\$000
12	(Bahia a S. Francisco	393:291\$700	50:120\$352	30:085\$340	—	575:592\$720	8:021\$330	1:337\$530
13	Rêde Bahiana. (Alagoinhas a Propriá	80:100\$330	4:598\$530	18:609\$120	—	54:793\$310	1:432\$920	115\$720
14	(S. Francisco	226:220\$300	20:300\$031	51:231\$330	—	893:355\$100	11:072\$050	581\$030
15	(Central da Bahia	181:435\$300	21:432\$320	7:204\$530	—	628:660\$360	9:707\$530	231\$300
16	Central do Brazil	12.758:676\$029		19.220:992\$757			77:612\$473	43:433\$107
17	Rio do Ouro	49:737\$300	11:170\$500	1:240\$000	2:305\$000	91:712\$900	873\$853	—
18	Rêde Sul Mineira	1.000:032\$07	233:340\$535	551:959\$370	524\$340	2.125:059\$490	42:474\$953	6:355\$780
19	Oeste de Minas (a)	561:373\$300	181:879\$330	163:050\$000	1:522\$200	1.613:139\$492	31:040\$055	4:563\$100
20	Goyaz. (Formiga a Tigre	35:930\$150	5:001\$310	16:104\$100	12\$100	90:003\$750	2:800\$300	241\$500
21	(Araguary a Catalão	8:183\$100	537\$100	334\$300	—	13:223\$500	238\$500	1:554\$900
22	Paraná	717:733\$760	176:640\$542	23:033\$160	1:532\$330	5.001:744\$120	21:292\$000	4:712\$260
23	D. Thereza Christina	52:520\$480	11:600\$20	2:745\$230	68\$120	93:997\$320	2:428\$520	—
24	Viação Ferreira do Rio Grande do Sul	2.911:839\$530	611:559\$520	443:935\$590	15:701\$330	7.372:912\$070	54:017\$310	13:675\$340
25	Madeira - Mamoré	325:433\$300	27:976\$360	1:603\$100	—	1.742:803\$330	—	23:93\$100
26	Itapura a Corumbá	7:602\$900	984\$140	603\$540	4\$000	31:591\$750	3:119\$090	33\$200
II — CONCEDIDAS								
27	Alcobaça á Praia da Rainha	4:527\$550	902\$510	48\$520	—	17:358\$930	133\$450	589\$300
28	Caxias a Cajazeiras	22:430\$165	6:533\$341	317\$743	15\$700	75:895\$090	1:793\$000	23\$300
29	Victoria a Mi- (Victoria a Itabira	178:591\$100	17:931\$900	9:717\$100	256\$100	670:377\$900	10:786\$780	1:118\$900
30	nas. (Currallinho a Diamantina	18:724\$000	2:430\$300	134\$100	—	36:662\$800	736\$500	27\$100
31	Recife á Limosiro e ramaes	443:780\$140	130:152\$180	32:176\$770	—	1.453:931\$340	21:544\$240	3:133\$360
32	(Leopoldina e ramal	493:593\$300	166:672\$344	47:612\$300	14\$300	1.626:235\$549	21:934\$000	6:372\$500
33	(Sumidouro	33:572\$559	7:000\$033	336\$800	—	40:357\$885	98\$300	127\$000
34	Leopoldina (Prolongamento da Barão de	12:863\$234	4:923\$317	176\$300	—	38:721\$202	717\$400	282\$000
35	Railway. (Araruama							
35	(Carangola e ramaes	189:397\$052	33:767\$857	19:435\$100	—	610:150\$317	2:052\$000	4:163\$700
36	(Santo Eduardo a Itape- mirim	31:410\$118	11:542\$141	1:805\$500	—	121:439\$033	2:959\$100	1:207\$300

(a) Incluída a receita da «Fluvial».

TOTAES

Diversas e ventuaes	Total	Recitas accessorias	Receita total	RELAÇÃO POR CENTO										NUMERO DE ORDEM
				Passageiros	Bagagens e encomendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e evontuaes	Total	Recitas accessorias	

UNIÃO

50:978\$818	1.775.754\$368	—	1.775.754\$368	26,84	6,42	1,37	—	59,63	2,42	0,27	2,88	100,00	—	100,00	1
8:263\$610	539:224\$120	4:698\$482	543:922\$302	18,83	1,35	11,94	—	59,77	5,65	0,08	1,58	99,14	0,86	100,00	2
10:248\$000	166:265\$300	—	166:265\$300	27,24	5,41	0,65	—	59,11	1,40	0,03	6,16	100,00	—	100,00	3
12:639\$020	423:069\$250	224:7040	423:293\$200	32,68	6,27	1,09	—	54,92	1,81	0,20	2,98	99,95	0,05	100,00	4
47:1478\$989	1.039:196\$680	278\$000	1.089:477\$680	22,89	5,66	0,57	—	64,62	0,91	1,19	4,33	99,97	0,03	100,00	5
16:530\$060	2.312:764\$420	16:827\$310	2.329:591\$430	19,57	4,74	0,48	—	72,53	0,99	0,26	0,71	99,28	0,72	100,00	6
8:098\$750	689:547\$510	1:176\$230	690:723\$790	23,02	5,63	1,27	—	66,57	1,82	0,05	1,17	99,83	0,17	100,00	7
2:904\$090	1.903:158\$110	14:459\$500	1.917:617\$610	30,33	5,69	1,17	—	59,85	1,40	0,13	0,68	99,25	0,75	100,00	8
7:256\$480	1.003:540\$820	114\$490	1.003:655\$810	20,84	3,91	1,10	—	70,41	0,79	0,22	2,72	99,90	0,01	100,00	9
220\$880	55:701\$350	4\$470	55:705\$380	21,28	4,11	0,60	—	72,08	1,03	0,24	0,40	99,99	0,01	100,00	10
1:895\$430	52:081\$210	2\$170	52:083\$280	11,98	1,09	0,54	—	70,15	12,59	0,01	3,64	100,00	—	100,00	11
4:812\$831	1.097:934\$883	327\$836	1.098:312\$519	26,26	4,58	2,70	—	52,40	0,73	0,13	3,12	99,98	0,02	100,00	12
455\$20	160:252\$140	154\$922	160:407\$972	49,99	2,86	11,61	—	34,16	0,92	0,08	0,28	99,90	0,10	100,00	13
7:593\$010	1.246:460\$574	408\$376	1.246:868\$950	18,14	2,27	4,31	—	72,08	0,88	0,04	2,21	99,96	0,04	100,00	14
1:034\$501	888:278\$821	52:78\$8220	936:047\$041	19,70	2,29	0,77	—	67,17	1,03	0,02	3,38	94,36	5,64	100,00	15
8:814\$299	32.423:595\$985	—	32.423:595\$985	37,81	—	59,52	—	0,24	0,13	2,39	100,00	—	100,00	16	
8:438\$225	278:477\$778	—	273:477\$778	16,78	5,09	0,45	0,83	31,04	0,31	—	42,53	100,00	—	100,00	17
8:142\$510	3.925:880\$047	—	3.995:880\$047	25,63	5,84	13,89	0,01	53,48	1,06	0,16	0,83	100,00	—	100,00	18
8:182\$523	2.615:627\$120	49:517\$738	2.665:144\$858	21,07	6,83	6,16	0,05	60,72	1,16	0,17	1,99	98,45	1,85	100,00	19
9:517\$206	159:782\$206	712\$524	160:494\$730	22,39	3,12	10,03	0,01	56,13	1,80	0,15	5,93	99,56	0,44	100,00	20
—	24:122\$000	—	24:122\$000	33,92	2,43	1,38	—	54,84	0,99	6,44	—	100,00	—	100,00	21
647\$128	6.002:391\$930	—	6.072:394\$930	11,95	2,94	0,35	0,03	83,38	0,36	0,08	0,88	100,00	—	100,00	22
0:12\$230	183:218\$670	—	186:348\$670	28,18	6,23	1,47	0,04	50,43	1,31	—	12,31	100,00	—	100,00	23
1:622\$600	12.016:543\$950	—	12.016:543\$950	24,24	5,09	3,73	0,13	61,36	0,45	0,11	4,89	100,00	—	100,00	24
—	2:121:454\$520	—	2.121:454\$520	15,32	1,32	0,08	—	82,16	—	1,12	—	100,00	—	100,00	25
362\$850	47:650\$530	450\$000	48:100\$560	15,81	2,03	1,25	0,02	71,92	6,43	0,86	0,75	99,06	0,94	100,00	26

ELA UNIÃO

143:688	21:715:576	—	24:745\$576	18,29	3,65	0,19	—	70,15	0,75	2,35	4,62	100,00	—	100,00	27
548\$990	114:917\$120	5:285\$470	120:202\$599	18,69	5,48	0,26	0,01	63,44	1,50	0,02	6,51	15,61	4,39	100,00	28
225\$157	906:352\$067	17:021\$128	923:373\$195	19,37	1,95	1,05	0,02	72,60	1,17	0,12	1,87	98,45	1,85	100,00	29
594\$735	59:037\$035	—	59:037\$035	31,72	3,67	0,23	—	62,10	1,24	0,04	1,00	100,00	—	100,00	30
294\$500	2.124:013\$130	16:883\$170	2.140:836\$300	20,72	6,08	1,50	—	68,46	1,00	0,15	1,66	99,21	0,79	100,00	31
112\$720	2.371:577\$913	558\$500	2.372:133\$313	20,80	6,77	2,01	—	68,56	0,90	0,27	0,64	99,97	0,03	100,00	32
142\$136	85:522\$346	—	85:522\$346	42,76	8,19	0,39	—	47,19	1,15	0,15	0,17	100,00	—	100,00	33
162\$474	115:810\$787	—	115:840\$787	11,11	4,25	0,15	—	23,42	0,62	0,24	50,21	100,00	—	100,00	34
820\$876	958:781\$452	—	958:784\$452	19,65	3,52	1,04	—	63,64	0,21	0,43	11,46	100,00	—	100,00	35
554\$556	227:115\$634	848\$83	227:964\$64	36,90	5,06	0,53	—	54,59	1,30	0,57	0,68	99,62	0,67	100,00	39

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA DO TRAFEGO							
		Passageiros	Bagagens e encomendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	
37	Central de Macahé	8:822\$355	1:6:7\$400	133\$400	—	35:364\$000	133\$400	204\$700	
38	Leopoldina Railway. {	Norte	881:321\$430	193:638\$362	4:943\$100	3:124\$000	748:965\$360	1:585\$400	2:850\$930
39		Sul do Espirito Santo. . .	150:670\$900	34:615\$030	2:021\$200	164\$100	307:945\$325	2:455\$500	2:178\$700
40		Caravellas e ramal	43:157\$550	6:842\$520	950\$680	—	238:922\$489	3:124\$000	419\$300
41		Corcovado	75:369\$000	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina.	11:649\$900	4:258\$900	185\$900	—	21:309\$400	667\$360	—	
43	Bananal	8:725\$500	—	—	—	20:367\$300	11\$400	—	
44	Santos a Jundiaby	3.200:901\$730	903:106\$290	104:928\$420	2:174\$590	24.375:412\$770	121:519\$390	98:889\$700	
45	Sorocabana e Ituana {	Capão Bonito a Salto Grande.	390:942\$530	51:353\$420	108:200\$170	—	738:256\$380	18:546\$370	3:766\$95
46		Tatuhy a Itararé	289:117\$470	63:871\$770	134:323\$690	—	667:335\$580	10:838\$920	2:322\$50
47	Baurú a Itapura.	218:081\$620	40:733\$220	12:334\$590	566\$100	558:850\$990	12:116\$710	1:232\$200	
48	Rio Claro.	1.803:339\$220	284:986\$360	285:137\$460	—	8:140:194\$870	108:079\$590	22:148\$100	
49	Mogyana . . . {	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	600:570\$310	99:267\$430	68:099\$060	—	1.477:563\$400	34:294\$755	20:262\$430
50		Jaguára a Araguay.	222:694\$170	42:206\$200	33:845\$080	—	758:916\$090	12:379\$230	11:044\$26
51	Quarahim a Itaquy.	80:255\$990	10:450\$730	49:844\$080	—	238:507\$107	2:534\$744	4:181\$48	
52	S. Paulo - Rio Grande. {	Itararé a Uruguay	536:961\$153	97:686\$247	37:229\$640	1:003\$740	1.586:823\$022	25:453\$935	4:034\$51
53		Linha de S. Francisco . .	74:827\$335	6:742\$075	1:406\$300	511\$760	103:808\$300	2:338\$240	681\$400

Diversas e ventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	RELAÇÃO POR CENTO										NUMERO DE ORDEM	
				Passageiros	Bagagens e encomenda	Animas	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversos e eventuaes	Total	Receitas accessorias		Receita total
20:679063	67:0145318	—	67:014 318	13,16	2,43	0,27	—	52,78	0,20	0,30	30,86	100,00	—	100,00	37
5:782978	1.842:229090	—	1.842:229090	47,84	10,51	0,27	0,17	40,66	0,09	0,15	0,31	100,00	—	100,00	38
18:821366	518:8825151	—	518:8825151	20,04	6,07	0,39	0,03	59,37	0,47	0,41	3,62	100,00	—	100,00	39
22:53508	293:6425147	—	293:6425147	14,69	2,33	0,23	—	81,36	1,07	0,15	0,08	100,00	—	100,00	40
—	75:369000	—	75:369000	100,00	—	—	—	—	—	—	—	100,00	—	100,00	41
759300	38:8605160	—	38:8605160	29,98	11,03	0,48	—	54,84	1,74	—	1,96	100,00	—	100,00	42
800000	29:9045200	—	29:9045200	29,4	—	—	—	68,41	0,04	—	2,67	100,00	—	100,00	43
35:729 250	29.393:6945140	23:635090	29.422:329230	10,88	3,09	0,36	0,01	82,85	0,41	0,33	1,99	99,92	0,08	100,00	44
9:0465100	1.323:1115950	—	1.323:1115950	20,75	4,11	8,18	—	55,80	1,40	0,29	0,68	100,00	—	100,00	45
—	1.197:8105280	7:2233300	1.205:033580	23,99	5,30	13,64	—	55,38	0,90	0,19	—	99,40	0,60	100,00	46
23:9415770	867:9075200	—	867:907 200	24,55	4,69	1,42	0,07	64,39	1,40	0,15	3,33	100,00	—	100,00	47
43:471578	10.792:3575278	32:5255682	10.824:882960	16,70	3,56	2,63	—	75,20	1,00	0,21	0,40	99,70	0,30	100,00	48
—	2.299:9975745	15.1405082	2.315:137527	15,94	4,29	2,94	—	63,82	1,4	0,88	—	99,25	0,65	100,00	49
—	1.081:0855030	31:2475235	1.112:3325265	20,02	3,80	3,04	—	68,23	1,11	0,93	—	97,19	2,81	100,00	50
34:5075130	420:2785561	—	420:2785561	19,11	2,48	11,85	—	56,74	0,61	0,99	8,22	100,00	—	100,00	51
49:3905250	2 558:5795109	—	2.558:5795109	21,76	3,82	1,46	0,04	62,02	1,00	0,15	9,75	100,00	—	100,00	52
9:8025374	200:1175484	—	200:1175484	37,40	3,37	0,70	0,25	51,87	1,17	0,34	4,90	100,00	—	100,00	53

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO								
		Passageiros	Bagagens e encomendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes	
I — DA										
1	Rêde Cearense { Baturité	1:124\$016	269\$398	65\$883	—	2:493\$352	101\$523	11\$251	120\$333	
2	Rêde Cearense { Sobral	369\$916	2\$579	234\$535	—	1:174\$235	110\$938	1\$941	29\$350	
3	Central do Rio Grande do Norte	507\$554	100\$892	12:070	—	1:101\$370	26\$014	\$612	114\$58	
4	Great-Western {	Natal a Itamatahy	840\$211	161\$225	27\$995	—	1:412\$079	4\$592	5:449	76\$723
5		Conde d'Eu	1:385\$715	342\$789	34\$771	—	3:836\$871	55\$039	7:2303	262\$105
6		Recife a S. Francisco	3:481\$568	812\$345	85\$834	—	12:903\$144	175\$282	45\$554	126\$221
7		Central de Pernambuco	2:348\$381	440\$559	90\$583	—	4:632\$911	108\$303	10:015	5:3345
8		Sul de Pernambuco	819\$928	200\$711	58\$038	—	2:382\$116	64\$752	1:711	41\$763
9	Rêde Bahiana {	Central de Alagôas e ramal	1:393\$511	231\$280	73\$820	—	4:708\$758	53\$131	14:522	1:13\$918
10		Paulo Afonso	54\$215	4\$310	2\$425	—	317\$312	53\$760	\$061	16\$162
11		Ribeirão a Bonito	412\$710	79\$308	11\$699	—	1:405\$906	20\$394	4\$732	7:707
12		Bahia a S. Francisco	3:234\$749	409\$188	244\$328	—	4:674\$974	65\$145	10:243	27\$369
13		Alagoinhas a Propriá	772\$022	41\$272	17:458	—	527\$579	14\$276	4\$114	4\$366
14	S. Francisco	590\$158	62\$788	119\$839	—	1:985\$149	24\$178	1\$293	60\$998	
15	Central da Bahia	582\$210	67\$778	22\$752	—	1:985\$315	30\$353	\$739	99\$901	
16	Central do Brazil	6:323\$795		9:953\$148			40\$937	22:405	2:3\$741	
17	Rio do Ouro	368\$882	111\$843	9\$787	18\$192	747\$537	6\$897	—	931\$792	
18	Rêde Sul Mineira	990\$131	231\$031	519\$151	\$519	2:104\$019	42\$354	6\$293	32\$814	
19	Oeste de Minas (b)	42 \$549	138\$203	124\$582	1\$158	1:229\$580	22\$533	3:459	40\$112	
20	Goyaz {	Formiga a Tigre	284\$444	40\$014	128\$517	\$037	720\$394	23\$122	1\$392	76\$137
21		Araguary a Catalão	154\$344	11\$083	6\$313	—	249\$557	4\$500	29\$338	—
22	Paraná (a)	1:724\$182	423\$598	55\$808	3\$747	12:001\$785	51\$030	11\$300	126\$252	
23	D. Thereza Christina (a)	444\$781	98\$232	2:8\$255	\$560	795\$390	20\$534	—	191\$830	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	1:342\$303	282\$341	207\$358	7\$269	3:400\$303	24\$912	6\$399	271\$005	
25	Madeira-Mamoré	1:653\$358	142\$303	8\$181	—	8:895\$152	—	121\$740	—	
26	Itapura a Corumbá	304\$110	39\$249	24\$142	\$196	1:383\$670	124\$761	15\$368	14\$514	
II — CONCEDIDAS										
27	Alcobaça á Praia da Rainha	105\$299	20\$989	1\$128	—	403\$397	4:266	13\$502	6\$597	
28	Caxias a Cajazeiras	288\$027	84\$441	4\$073	\$202	973\$013	22:993	\$293	100\$244	
29	Recife a Limoeiro e ramal de Bonito	1:696\$707	497:644	123\$222	—	5:577:935	82\$358	12:001	131\$407	
30	Victoria a Minas {	Victoria á Itabira	450\$430	46\$282	25\$010	\$659	1:725\$121	27\$757	2\$878	44\$935
31		Currallinho á Diamantina	475\$575	54\$891	3\$407	—	931\$355	18\$710	\$888	15\$108
32	Leopoldina Railway {	Leopoldina e ramal	1:394\$060	4:1\$242	124\$901	\$308	4:263\$586	57\$499	16\$703	39\$322
33		Sumidouro	392\$957	75\$223	3\$319	—	433\$629	10\$537	1\$365	1\$527
34		Prolongamento da Barão de Araruama	250\$122	9\$716	3\$437	—	752\$745	13\$943	5\$182	1:130\$386
35	Leopoldina Railway {	Carangola e ramaes	844\$325	151\$408	43\$735	—	2:738\$102	9:201	18\$384	49\$471
36		Santo Eduardo a Itapemirim	902\$179	123\$803	12\$930	—	1:334\$759	31\$713	14\$222	16\$342
37		Central de Macahé	203\$312	33\$112	4\$295	—	823\$197	3\$124	4\$791	481\$887

(a) Faz parte da Rêde Paraná-Santa Catharina.
 (b) Incluída a linha fluvial.

Total	RECEITAS ACCESSÓRIAS	RECEITA TOTAL	RECEITA DO TRAFEGO POR			PRODUCTO MÉDIO DE					NUMERO DE ORDEN	
			Trem- kilometro	Vehiculo- kilometro	Eixo- kilometro	Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada		Uma tonelada de carga transportada a um kilometro
4.191\$777	—	4:191\$777	5\$322	\$704	\$176	1\$880	\$033	12\$845	\$123	12\$403	\$123	1
1:947\$782	16\$972	1:934\$754	4\$826	\$272	\$068	2\$249	\$034	17\$293	\$154	18\$105	\$106	2
1:863\$480	—	1:863\$480	4\$768	\$783	\$193	1\$703	\$045	5\$631	\$085	6\$099	\$093	3
2:569\$074	1\$361	2:571\$35	2\$698	\$156	\$039	3\$489	\$070	5\$813	\$067	6\$292	\$073	4
6:054\$093	1\$544	6:052\$637	3\$634	\$209	\$52	1\$196	\$042	5\$533	\$112	5\$941	\$120	5
17:650\$945	128\$491	17:788\$436	6\$670	\$296	\$074	1\$115	\$032	6\$480	\$096	6\$819	\$101	6
7:684\$35	58\$384	7:742\$819	4\$180	\$253	\$063	\$532	\$035	9\$402	\$107	9\$209	\$115	7
3:356\$055	6.066	3:562\$121	2\$700	\$109	\$042	1\$850	\$021	2\$836	\$065	3\$082	\$070	8
6:686\$840	\$702	6:687\$602	3\$338	\$222	\$055	1\$275	\$031	4\$326	\$106	4\$611	\$110	9
45\$3345	\$019	45\$364	2\$654	\$211	\$053	2\$345	\$050	7\$952	\$137	8\$052	\$138	10
1:94\$726	\$156	1:943\$882	1\$670	\$164	\$041	\$444	\$032	\$760	\$078	\$304	\$082	11
8:917\$276	2\$581	8:919\$857	4\$259	\$367	\$077	\$890	\$030	6\$890	\$100	7\$248	\$110	12
1:542\$847	1\$491	1:544\$08	2\$932	\$245	\$061	2\$491	\$045	3\$196	\$134	3\$885	\$143	13
2:755\$763	\$902	2:756\$665	4\$096	\$247	\$054	3\$335	\$033	30\$180	\$096	29\$341	\$033	14
2:789\$360	166\$040	2:156\$000	5.173	\$350	\$087	2\$519	\$064	16\$792	\$166	17\$259	\$166	15
16:726\$126	—	16:726\$126	2\$551	\$164	—	—	\$148	—	—	—	\$045	16
2:197\$930	—	2:197\$930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
3:956\$325	—	3:956\$325	3\$006	\$541	\$138	2\$087	\$054	21\$109	\$082	19\$056	\$075	18
1:987\$558	37\$628	2:027\$186	2\$712	\$361	\$090	3\$640	\$064	17\$861	\$107	19\$718	\$108	19
1:275\$957	5\$700	1:280\$957	3\$334	\$58	\$139	2.501	\$037	9\$020	\$134	9\$020	\$134	20
45\$132	—	45\$132	3\$857	1\$602	\$100	2\$935	\$065	10\$127	\$199	10\$198	\$206	21
14:394\$232	—	14:394\$232	6\$892	\$706	\$126	4\$091	\$052	19\$410	\$113	19\$930	\$148	22
1:577\$942	—	1:577\$942	2\$238	\$316	\$079	1\$373	\$046	6\$782	\$138	7\$344	\$152	23
5:541\$893	—	5:541\$893	3\$161	\$348	\$104	3\$871	\$053	15\$565	\$070	16\$373	\$072	24
10:790\$714	—	10:790\$714	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
1:906\$022	18\$000	1:924\$022	1\$844	\$415	\$103	1\$105	\$054	1\$923	\$078	1\$678	\$081	26

PELA UNIÃO

575\$478	—	575\$478	4\$726	1\$351	\$412	2\$384	\$073	55\$283	1\$286	53\$694	1\$58	27
1:473\$993	67\$762	1:541\$058	3.743	\$856	\$214	3\$390	\$059	4\$925	\$173	5\$321	\$186	28
8:120\$744	61\$549	8:185\$293	4.903	\$282	\$070	1\$442	\$067	5.406	\$109	5\$857	\$116	29
2:332\$772	43\$814	2:376\$586	3\$872	\$719	\$179	3\$037	\$054	23\$007	\$194	23\$439	\$199	30
1:469.734	—	1:469\$734	3\$131	\$223	\$081	2\$566	\$075	2\$503	\$061	2\$650	—	31
6:217.670	1\$464	6:219.134	4\$897	\$757	—	1\$428	\$051	22\$569	\$078	23\$181	—	32
918.967	—	918\$967	1\$215	\$233	\$059	1\$412	\$064	7\$002	\$176	7\$604	\$189	33
2.252\$134	—	2:252\$134	3\$036	\$892	\$224	1\$267	\$058	4\$512	\$154	4\$646	\$054	34
4:293\$481	—	4:293\$481	3\$056	\$405	\$101	2\$311	\$062	7\$813	\$119	8\$168	\$124	35
2:436\$078	9\$105	2:445\$183	1\$626	\$280	\$070	2\$542	\$064	5\$095	\$109	5\$483	\$117	36
1:569.421	—	1:569\$421	4\$335	—	—	1\$811	—	10\$92	—	—	—	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO								
		Passageiros	Bagagens e encomendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas eventuaes	
38	Leopoldina Railway.	Norte	18:235,660	4:006,597	10,2278	618,539	15:49,8966	32,804	59,412	119,657
39		Sul do Espirito Santo	941,8693	246,344	12,333	1,23	1:924,758	15,199	13,617	117,633
40		Caravellas e ramal	607,853	96,374	13,289	—	3:365,405	44,000	5,906	3,177
41	Corcovado	19:709,466	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina	390,473	110,495	4,799	—	540,069	17,496	—	—	19,564
43	Bananal	344,625	—	—	—	727,494	8407	—	—	23,574
44	Santos a Jundiaby	23.028,970	6:540,350	754,880	45,649	175:332,990	874,240	714,430	4:213,880	
45	Sorocabana e Ituaça	Capão Bonito a Salto Grande	1:736,710	249,800	497,271	—	3:392,940	85,233	17,312	44,574
46		Tatuby a Itararé	1:155,437	255,489	657,276	—	2:639,238	43,354	9,294	—
47	Baurú a Itapura	487,504	93,211	28,225	4,215	1:273,836	27,327	2,934	66,223	
48	Rio Claro	2:177,572	463,595	343,353	—	9:802,390	137,443	26,670	52,348	
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	2:240,935	370,104	253,877	—	5:543,296	127,966	75,606	—
50		Jaguára a Araguay	792,506	150,209	120,445	—	2:700,769	44,051	39,303	—
51	Quarabim a Itaquy	457,300	52,547	233,794	—	1:350,014	14,495	23,826	106,623	
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay (a)	630,657	110,643	42,456	4,137	1:793,345	23,822	4,565	282,393
53		Linha de S. Francisco (a)	778,486	70,446	14,623	5,322	1:079,584	24,347	7,983	104,942

(a) Faz parte da Réde Paraná-Santa Catharina.

Total	RECEITAS ACCESSÓRIAS	RECEITA TOTAL	RECEITA DO TRAFEGO POR			PRODUCTO MÉDIO DE						NUMERO DE ORDEN
			Trem- kilometro	Vehiculo- kilometro	Eixo- kilometro	Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada	Uma tonelada de carga transportada a um kilometro	
38:117\$713	—	38:117\$713	2 912	—	—	\$344	\$24	2\$562	\$132	3\$130	—	38
3:243\$013	—	3:243\$013	5\$301	\$308	\$202	5\$113	\$64	26\$100	\$233	27\$923	—	39
4:135\$804	—	4:135\$804	5, 902	1\$579	\$394	2\$070	\$85	24, 133	\$541	24\$149	—	40
19:709\$466	—	19:709\$466	4\$071	—	—	2, 451	\$290	—	—	—	—	41
1:001\$292	—	1:001\$292	—	—	—	1\$217	—	12\$353	—	—	—	42
1:068\$007	—	1:068\$007	2\$054	—	—	2\$022	—	—	—	—	—	43
211:501\$390	170,040	211:671\$430	11\$572	\$524	\$131	1\$365	\$37	10, 633	\$130	10\$943	\$133	44
6:080\$813	—	6:080\$813	3\$718	\$433	\$108	2\$222	\$38	11\$288	\$91	12\$363	\$100	45
4:791\$106	28\$893	4:819, 999	2\$353	\$423	\$105	3\$030	\$40	10\$755	\$64	12\$780	\$076	46
1:986\$057	—	1:986\$057	2, 785	\$573	\$125	4\$267	\$42	14\$338	\$91	15\$079	\$97	47
12:995\$981	39\$167	13:035\$148	5\$043	\$198	\$048	2\$390	\$39	15\$210	\$93	15\$572	\$90	48
8:532\$081	53\$192	8:635\$273	2\$775	\$414	\$103	1\$489	\$42	7\$944	\$100	8\$158	\$102	49
3:847\$277	111\$200	3:958\$477	2, 066	\$370	\$992	2, 821	\$38	11\$225	\$33	11\$483	\$99	50
2:394\$749	—	2:394\$749	3\$810	\$481	\$120	4, 871	\$79	6\$718	\$33	6\$816	\$64	51
2:897\$168	—	2:897\$168	4, 192	\$313	\$078	6, 024	\$18	14\$983	\$79	15, 764	\$84	52
2:081\$175	—	2:081\$175	2, 790	\$480	\$120	2\$014	\$53	6, 599	\$99	7\$351	\$111	53

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRAÇAS	DESPEZAS DE ADMINISTRAÇÃO E DIRECÇÃO GERAL	TELEGRAPHO OU TELEPHONE	TRAFEGO			Total
				Serviço central	Serviço dos trens	Serviço de estações e armazens	
1	Rêde Cearense { Baturité	167:107\$328	8:089\$505	33:526\$722	53:865\$160	197:766,023	285:007,905
2	{ Sobral	57:807\$674	2:216\$504	1:005\$662	16:243,287	73:854\$933	93:103\$912
3	Central do Rio Graode do Norte	33:467\$490	3\$806	—	—	—	40:672\$479
4	{ Natal á Itamatahy . . .	47:319\$356	3:045\$600	12:787\$120	10:482\$626	31:006\$650	54:275\$790
5	{ Conde d'Eu	121:722\$430	7:738,650	32:456\$780	40:428\$846	87:524\$600	160:104\$220
6	{ Recife á S. Fraocisco.	264:573\$670	17:150,886	67:032\$420	54:306\$180	228:960,046	350:430\$240
7	{ Sul de Peroambuco . .	78:321\$720	5:106\$410	23:478\$650	30:994\$520	75:327\$29	129:760\$200
8	Great-Western Central de Pernambuco	218:238\$890	13.905,400	55:731\$620	51:736\$170	168:906\$960	279:464,750
9	{ Central de Alagóas e ramal	113:791\$480	7.434\$188	82:840\$980	31:646\$120	120:113\$530	184:600\$630
10	{ Riheirão a Bonito . . .	6:281\$040	409,850	4:144\$130	4:551\$330	15:270,230	23:975\$720
11	{ Paulo Affonso	29:438\$370	384\$190	444\$820	3:821,630	15.729\$730	19:999\$210
12	{ Bahia a S. Francisco .	95:502\$860	21:499\$609	21:352\$339	55:708\$801	215:014\$061	292:075\$201
13	Rêde Bahiana { Alagoiochas a Propriá.	43:015\$720	3:446\$453	9:016\$783	4:051\$475	28:538\$886	41:607\$441
14	{ S. Francisco	137:987\$851	19.022\$293	27:070\$130	34:273\$815	106.615\$303	167:989\$641
15	{ Central da Bahia . . .	122:788\$415	15.715,997	11:014\$322	40:215\$276	121:506\$632	172:736\$230
16	Central do Brazil	3.381:043\$976	2.984:834,284	—	—	—	11.367:046\$313
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira	207:661\$404	53:700\$900	—	—	—	619:129\$222
19	Oêste de Minas (h).	235:376\$354	—	—	—	—	550:971\$884
20	Goyaz. { Formiga a Tigre	64:489\$665	—	—	—	—	86:800\$731
21	{ Araguary a Catalão . .	13:369,231	2:469,400	4:296\$940	886\$700	3:963\$800	9:146\$741
22	Paraná	140:216,028	36:116\$109	13:100\$000	142:339\$735	281:907\$357	437:347,092
23	D. Thereza Christina	45:114\$001	809\$480	—	5:944\$722	31:291\$588	37:235\$310
24	Viação Ferrea do Rio Graode do Sul	491:270\$958	52:857\$705	132:506\$369	324:985\$579	918:185\$953	1.375:677\$892
25	Madeira — Mamoré	—	—	—	—	—	—
26	Itapura a Corumbá	1:720\$000	5:677\$920	49,440	5:783\$170	16:779\$770	23:050\$340
II — CONCEDIDAS							
27	Alcobaça á Praia da Rainha . . .	—	—	—	—	—	57:658\$825
28	Caxias a Cajazeiras	30:532\$284	3:243,080	—	4:068\$922	8:535\$833	12:604\$750
29	Victoria { Victoria á Itahira . . .	105:202\$820	11:741\$653	20:788\$021	27:675\$486	94:020\$368	142:483\$875
30	a Minas { Currallinho á Diamantina	1:800\$000	—	—	5:471\$010	14:480\$719	19:951\$719
31	Recife ao Limoeiro e ramaes.	242:634\$850	45:385\$270	59:658\$170	56:067\$750	203:913\$820	319:63\$540
32	{ Leopoldia e ramal.	238:611\$000	—	62:010\$500	74:762\$350	277:543\$110	414:316\$050
33	{ Sumidouro	—	—	14:912\$590	10:747\$860	51:502\$050	107:162\$500
34	Leopoldina { Barão de Aracunama (Prolongamento) .	30:246\$924	313,450	1:836,500	10:225,570	16:247\$120	28:339\$260
35	Railway { Carangola e ramaes.	123:634\$899	2:097,630	6:633\$920	31:501,140	120:833\$260	162:045\$320
36	{ S. Eduardo a Itape- mirim	51:688\$290	784\$160	1:556\$100	8:329\$960	38:335\$480	48:251\$540
37	{ Central de Macahé .	23:869\$674	287,880	1:557\$750	2:955\$820	8:920\$400	13:414,060

(a) Policia e vigilancia.
(b) Inclusive a despeza da linha Fluvial.

Locomoção				VIA PERMANENTE				NUMERO DE ORDEN
Serviço central	Tracção	Officinas	Total	Serviço central	Conservação	Edifícios e dependencias	Total	
17:10§826	298:524:294	224:468§334	537:210§454	15:064§047	210:732§028	14:275§777	282:071§852	1
2:442§780	55:309§958	60:348§721	118:093§419	1:730§913	117:082§980	3:693§696	122:216§589	2
5:663§468	71:357§615	60:358§477	137:379§566	—	—	—	64:317§583	3
8:078§410	82:981§660	53:458§030	116:536§400	40:013§150	105:733§780	2:814§120	119:608§950	4
20:803§100	211:960§146	123:340§100	356:409§400	23:813§410	120:840§760	27:297§730	173:956§900	5
45:302§100	212:137§220	146:950§170	424:480§800	15:884§160	179:575§700	20:134§320	255:894§680	6
13:430§200	183:104§360	89:490§360	583:025§420	16:541§960	191:210§920	8:709§290	210:402§170	7
37:306§930	27:413§056	167:219§110	461:939§190	46:277§780	200:309§550	17:062§240	293:710§170	8
19:516§280	179:628§220	100:992§580	300:137§080	24:021§650	126:265§620	12:717§320	163:003§090	9
1:093§810	20:027§100	9:566§000	30:687§000	1:354§510	14:870§050	10:006:160	26:230§720	10
4:989§880	11:501§270	20:270§810	36:770§760	7§700	23:192§109	3:380§126	23:580:220	11
24:544§431	195:491:842	259:231§781	479:268§004	14:319§753	150:426§304	17:142§317	181:588§404	12
7:313§648	32:905:754	27:520§153	67:748§355	7:157§799	41:470§375	7:461§509	59:089§833	13
36:168§668	161:243§652	436:544§21	633:927§241	21:090§483	219:850§742	11:522§052	232:163§377	14
14:567§549	110:461§594	166:272§751	291:301§894	9:473§883	181:728§128	36:721§130	230:923§546	15
—	—	—	16:799:064§881	474:247:206	8.622:468§210		9.096:715§125	16
—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	1.167:985§543	—	—	—	1.016:095§400	18
—	—	—	818:976§393	—	—	—	792:386§503	19
—	28:671§915	54:173§863	828:152§278	3:650§763	126:427§067	14:267§135	144:352§026	20
—	3:286§000	—	3:386§000	—	14:382§395	—	14:282§95	21
24:931§175	506:154§162	266:132§323	797:517§660	25:907§109	538:451§508	23:191§388	587:550§403	22
5:760§252	31:153§434	53:133§410	93:047:096	—	114:865§522	7:246§913	122:112§135	23
88:246§312	2.669:621§222	1.185:19:§926	3.943:066§496	88:865§371	1.677:423§726	100:119§940	1.836:409§946	24
—	—	—	—	—	—	—	—	25
256§200	18:183§891	7:204§800	25:646§810	1:594§000	56:053§830	150§000	57:797§850	26
UNIAO								
—	—	—	103:421§321	—	—	—	95:207§300	27
—	5:822§651	28:303§145	34:135§666	—	35:168§581		35:468§581	28
8:745§416	139:579§198	118:052§262	266:377§676	13:704§413	465:361§182	—	434:065§508	29
—	16:288§010	—	16:288§010	—	48:604§068	—	43:601§068	30
41:458§890	278:274§500	150:481§720	479:208§910	51:497§500	115:444§780	13:249§160	210:191§760	31
53:933§120	268:473:737	203:086:610	825:493§460	71:160§610	443:741§360	67:818§080	582:788§050	32
6:000§000	94:283§610	13:551§710	113:841§320	17:118§030	117:102§820	6:754§430	141:060§280	33
3:600§000	33:254§330	20:546§020	60:400§350	3:173:610	63:027§300	(a) 1:732§840	68:233§050	34
6.013:210	131:620:010	119:801§380	307:449§890	12:573§610	269:740§900		232:314§210	35
1:411§630	42:604§560	23:101§620	72:117§860	5:532§700	91:303§800	(a) 8:183§830	108:035§330	36
—	8:278:500	6:805§921	15:083§129	2:883§310	40:697§660	—	43:561§910	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DESPEZAS DE ADMINISTRAÇÃO E DIREÇÃO GERAL	TELEGRAPHO OU TELEPHONE	TRAPEGO			Total	
				Serviço central	Serviço dos trens	Serviço das estações e armazens		
38	Leopoldina Railway	Norte	27:063,780	—	7:058,970	80:165,431	578:361,820	675:486,221
39		Sul do Espirito Santo	99:623,450	7:585,780	25:891,780	20:958,320	63:500,220	110:350,822
40		Caravellas e ramal .	—	3:380,820	11:734,120	7:702,630	35:218,640	51:655,337
41	Corcovado	7:422,540	—	—	—	—	—	34:186,410
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal	3:400,00	—	—	—	—	—	11:203,908
44	Santos a Jundiáhy	593:389,830	293:183,440	463:287,610	373:459,910	3:542:332,520	—	4.079:080,320
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	57:296,940	—	—	—	—	115:068,580
46		Tatuy a Itararé	61:204,132	—	—	—	—	125:758,880
47	Baurá a Itapura	77:708,510	(a) 13:074,910	13:631,330	28:779,350	136:778,790	—	179:089,388
48	Rio Claro	262:693,419	164:929,440	85:233,572	232:031,750	860:322,808	—	1.177:630,333
49	Mogyana	Rib. Preto a Jaguára e ramal	60:463,092	161:424,178	8:273,924	74:829,319	333:302,140	386:406,511
50		Jaguára a Araguay	56:215,930	43:110,533	9:254,283	48:433,319	119,550,707	—
51	Quarahim a Itaquy	31:788,642	6:727,105	87,908	7,931,692	54:633,815	—	62:682,929
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	211:617,825	—	35:911,498	223:157,145	233:195,226	493:263,555
53		Linha de São Francisco	28:853,854	—	10:303,320	10:044,231	25:253,422	—

(a) Telegrapho e Almoarifado.
 (b) Conservação e Policia.
 (c) Obras novas e Edificios.

Locomoção				VIA PERMANENTE				NUMERO DE ORDEN
Serviço central	Tracção	Officinas	Total	Serviço central	Conservação	Edifícios e dependencias	Total	
12:387\$300	334:954\$370	93:154\$350	440:496\$550	—	132:027\$150		132:0:7\$150	38
22:521\$210	85:795\$270	57:939\$150	163:255\$630	29:712\$250	213:623\$030		213:235\$280	39
9:88\$780	21:913\$600	17:603\$46	49:436\$220	13:046\$280	93:629\$950		106:476\$230	40
—	—	—	6:081\$970	—	—	—	16:070\$340	41
—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	11:927\$500	—	—	—	17:186\$450	43
144:305\$520	3.349:305\$890	4.393:885\$710	7.887:497\$120	121:669\$390	2.083:746\$540	2.538:012\$950	4.754:328\$550	44
—	—	—	385:297\$132	—	—	—	218:403\$338	45
—	—	—	392:240\$748	—	—	—	253:148\$946	46
8:437\$450	165:350\$950	97:074\$730	270:893\$130	11:327\$780	(b) 540:726\$130	(c) 50:078\$400	605:132\$310	47
85:864\$930	1.068:849\$790	817:870\$310	1.972:585\$330	65:938\$250	1.665:200\$083	260:547\$300	1.991:803\$643	48
8:736\$889	522:089\$070	213:257\$019	744:132\$978	12:613\$358	453:037\$719	100:702\$796	566:383\$73	49
4:487\$089	299:704\$071	111:845\$641	416:037\$801	7:143\$600	390:686\$384	48:853\$345	446:633\$292	50
—	74:801\$561	98:036\$316	172:837\$877	—	128:003\$951	11:893\$068	139:902\$033	51
26:829\$437	335:252\$950	246:540\$192	638:622\$579	60:727\$361	1.152:014\$586	23:614\$398	1.236:350\$345	52
5:361\$522	31:802\$471	27:110\$985	64:283\$978	3:648\$178	109:911\$493	897\$011	114:456\$655	53

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TOTAL NO CUSTEIO	DESPEZAS ACCESSÓRIAS	DESPEZA TOTAL	RELAÇÃO POR CENTO							Despe- zas accessó- rias	Total geral
				Admi- nis- tração	Tele- grapho ou tele- phone	Trafego	Loco- moção	Via per- ma- nente	Total do custeio			
I — DA UNIÃO												
Rêde Cearense } Baturité	1.219.577\$039	208.723\$340	1.488.300\$379	11,23	0,54	19,15	36,09	13,96	85,97	14,03	100,00	
Rêde Cearense } Sobral	396.441\$138	62.193\$653	458.634\$791	12,60	0,48	20,93	25,75	26,65	86,44	13,56	100,00	
Central do Rio Grande do Norte	275.840\$412	—	275.840\$412	12,43	—	14,75	49,80	23,32	100,00	—	100,00	
Great-Western	Natal a Itamatahy	370.816\$190	16.384\$570	387.197\$760	12,22	0,71	14,02	37,85	30,89	95,77	4,23	100,00
	Conde d'Eu	819.631\$300	42.157\$570	861.788\$870	14,12	0,90	18,58	41,32	20,19	95,11	4,89	100,00
	Recife a S. Francisco	1.222.253\$340	91.223\$860	1.413.483\$200	18,71	1,21	24,79	30,73	18,11	93,55	6,45	100,00
	Sul de Pernambuco	715.675\$620	27.126\$150	742.802\$770	10,54	0,69	17,47	38,51	29,14	96,35	3,65	100,00
	Central de Pernambuco	1.297.259\$000	75.272\$900	1.372.531\$900	15,90	1,01	20,36	35,84	21,40	94,51	5,49	100,00
	Central de Alagôas e ramal	768.966\$460	39.412\$640	808.379\$100	14,08	0,92	22,84	37,12	20,16	95,12	4,88	100,00
Ribeirão a Bonito	87.684\$130	—	87.684\$130	7,28	0,47	27,34	35,00	29,91	100,00	—	100,00	
Paulo Afonso	117.030\$050	119.063\$220	115.166\$370	25,56	0,33	17,37	31,93	23,08	98,27	1,73	100,00	
Bahia a S. Francisco	1.070.225\$075	21.601\$356	1.091.826\$034	8,76	1,97	26,75	43,90	13,61	98,02	1,98	100,00	
Rêde Bahiana } Alagoinhas a Propriá	217.603\$055	10.800\$023	228.403\$078	20,14	1,37	18,22	20,67	25,87	95,27	4,73	100,00	
Rêde Bahiana } S. Francisco	1.212.289\$803	32.402\$777	1.244.692\$580	11,03	1,60	13,50	50,91	20,29	97,40	2,60	100,00	
Central da Bahia	833.466\$082	8.899\$387	842.365\$469	11,57	1,86	20,51	34,58	27,42	98,94	1,06	100,00	
Central do Brazil	43.629.355\$379	—	43.629.355\$379	7,75	6,84	26,05	33,51	20,85	100,00	—	100,00	
Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rêde Sul Mineira	3.154.572\$237	(c) 400.000\$000	3.554.572\$237	8,37	1,51	17,42	32,86	23,58	88,74	11,26	100,00	
Oeste de Minas (b)	2.427.760\$995	—	2.427.760\$995	—	—	—	—	—	100,00	—	100,00	
Goyaz	Formiga a Tigre	377.987\$699	—	377.987\$699	17,06	—	22,83	21,02	38,19	100,00	—	100,00
	Araguary a Catalão	42.653\$959	—	42.653\$959	31,43	5,79	21,44	7,94	33,49	100,00	—	100,00
Paraná	1.968.747\$292	2.518.262\$065	4.517.009\$357	3,10	0,80	9,68	17,66	13,01	44,25	55,75	100,00	
D. Thereza Christina	298.318\$327	(a) 18.000\$000	316.318\$327	14,26	0,25	11,78	29,41	38,60	94,50	5,70	100,00	
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	7.729.232\$002	—	7.729.232\$002	6,36	0,68	17,80	51,01	24,15	100,00	—	100,00	
Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Itapura a Corumbá	113.892\$950	—	113.892\$950	1,51	4,93	20,24	22,51	50,75	100,00	—	100,00	

II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO

Alcobaça á Praia da Rainha	231.287\$153	—	231.287\$153	—	—	22,06	41,30	36,14	100,00	—	100,00	
Caxias a Cajazeiras	115.934\$336	—	115.934\$336	26,33	2,79	10,86	29,41	30,58	100,00	—	100,00	
Victoria a Minas	Victoria á Itabira	1.009.971\$625	—	1.009.971\$625	10,45	1,17	14,10	23,38	47,93	100,00	—	100,00
	Currallinho á Diamantina	83.640\$797	2.458\$010	89.008\$807	2,02	—	22,39	18,29	54,54	97,24	2,76	100,00
Recife a Limoeiro e ramaes	1.267.060\$330	—	1.267.060\$330	19,15	1,22	25,22	37,82	16,59	100,00	—	100,00	
Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	1.761.211\$530	—	1.761.211\$530	13,55	—	23,52	29,34	33,09	100,00	—	100,00
	Sumidouro	362.034\$100	—	362.034\$100	—	—	29,60	31,44	33,96	100,00	—	100,00
	Prolongamento da Bahia de Araruama	187.533\$034	—	187.533\$034	16,13	0,17	15,11	32,21	36,38	100,00	—	100,00
Carangolá e ramaes	877.514\$919	40.813\$310	918.328\$229	13,46	0,23	17,65	33,47	30,74	95,55	4,45	100,00	

(a) Quota de fiscalização.
 (b) Incluída a despesa da Fluvial.
 (c) Quota de arrendamento.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TOTAL DO CUSTEIO	DESPESAS ACCESSORIAS	DESPEZA TOTAL	RELAÇÃO POR CEM								
				Adminis- tração	Tele- grapho ou tele- phone	Trafego	Loco- moção	Via per- ma- nente	Total do custeio	Despe- zas accesso- rias	Total geral	
ppoldina railway	S. Eduardo a Itape- mirim	280.877\$180	9.573\$400	290:450\$370	17,80	0,27	16,61	24,83	37,19	93,70	3,30	100,00
	Central de Macahé. .	96.24\$344	2.333\$000	98.609\$444	24,21	0,29	13,63	15,30	44,18	97,61	2,39	100,00
	Norte.	1.275:080\$000	—	1.275:080\$000	2,12	—	52,98	34,55	10,35	100,00	—	100,00
	Sul do Espirito Santo.	627:156\$160	—	627:156\$160	15,89	1,21	17,59	26,51	38,80	100,00	—	100,00
	Caravellas e ramal. .	214:148\$640	—	214:148\$640	—	1,57	25,52	23,09	49,82	100,00	—	100,00
cozado.	64:063\$950	—	64:063\$950	11,12	—	53,36	9,49	26,03	100,00	—	100,00	
ade á Bocaina.	58:818\$380	—	58:818\$380	—	—	—	—	—	100,00	—	100,00	
anal	48:517\$000	—	48:517\$000	17,31	—	23,01	30,77	28,23	100,00	—	100,00	
tos a Jundiaby.	17.615:470\$210	507:533\$300	18.123:012\$510	3,29	1,65	22,51	43,52	26,23	97,20	2,80	100,00	
ocabana luana	Capão Bonito a Salto Grande.	778:156\$002	35:413\$592	811:569\$594	7,06	—	14,18	47,47	26,92	95,62	4,37	100,00
	Tatuby a Itararé. . .	812:352\$397	39:511\$000	831:863\$397	7,51	—	14,23	44,48	29,27	95,52	4,48	100,00
ú á Itapura.	1.145:898\$660	2:500\$000	1.148:398\$660	6,77	1,44	15,59	23,59	52,69	90,69	0,22	100,00	
Claro	5.569:646\$564	65:191\$258	5.634:838\$822	4,66	2,92	20,90	35,01	35,35	98,84	1,16	100,00	
gyana	R. Preto a Jaguára e ramal.	1.858:510\$310	—	1.858:510\$310	3,25	5,44	20,79	40,04	30,48	100,00	—	100,00
	Jaguára a Araguay.	1.139:320\$884	—	1.139:320\$884	4,93	3,79	15,56	36,52	39,20	100,00	—	100,00
rabim a Itaquy	416:938\$608	—	416:938\$608	8,34	1,62	15,04	41,45	33,55	100,00	—	100,00	
Paulo Grande	Itararé a Uruguay .	2.601:834\$318	174:817\$230	2.776:701\$548	7,62	—	17,34	23,72	44,52	93,70	6,30	100,00
	Linha de S. Francisco.	253:107\$529	5:929\$123	259:126\$652	11,14	—	17,60	21,81	44,16	97,71	2,29	100,00

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DESPEZA POR KILOMETRO TRAFEGADO							
		Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total do custeio	Despezas accessorias	Total geral

I — DA

1	Rêde Cearense	Baturité	394,465	19,096	672,991	1:268,116	665,849	3:020,520	492,701	3:513,221
2		Sobral	208,812	8,006	347,145	42,557	441,471	1:432,022	224,656	1:656,678
3	Central do Rio Grande do Norte		375,099	804	455,849	1:53,712	720,863	3:091,554	—	3:091,554
4	Great-Western	Natal a Itamaty	287,344	1:500	329,703	800,32	720,579	2:252,558	99,511	2:352,069
5		Conde d'Eu	675,983	42,976	88,136	1:977,649	966,068	4:551,812	234,422	4:786,234
6		Recife a S. Francisco	2:018,759	130,962	2:675,905	3:216,941	1:953,976	10:096,543	696,610	10:793,153
7		Sul de Pernambuco	403,912	26,333	669,181	1:475,057	1:116,314	3:690,800	13,893	3:830,693
8		Central de Pernambuco	814,189	56,146	1:123,408	1:986,318	1:185,923	5:237,979	303,932	5:541,911
9		Central de Alagoas e ramal	75,821	49,533	1:230,039	1:99,887	1:086,130	5:123,813	262,616	5:386,429
10		Ribeirão a Bonito	222,670	14,294	836,741	1:070,833	915,331	3:050,780	—	3:050,780
11		Paulo Afonso	255,384	3,313	173,704	319,368	230,859	982,925	17,338	1:000,264
12		Bahia a S. Francisco	775,827	174,536	2:372,988	3:892,373	1:477,206	8:691,850	175,439	8:867,289
13		Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	443,013	30,292	400,569	652,246	568,883	2:095,003	103,985
14	S. Francisco		305,072	44,046	371,404	1:404,533	558,164	2:651,219	71,638	2:722,857
15	Central da Bahia	387,761	49,630	952,885	949,921	729,248	3:069,445	23,404	3:092,849	
16	Central do Brazil		1:744,464	1:539,791	5:863,826	8:660,012	4:692,657	22:506,760	—	22:506,760
17	Rio do Ouro		—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira		291,713	53,169	612,999	1:156,422	1:006,035	3:123,338	—	3:123,338
19	Oeste de Minas (a)		—	—	—	—	—	1:843,027	—	1:843,027
20	Goyaz	Formiga a Tigre	516,255	—	69,359	663,198	1:455,574	3:025,883	—	3:025,883
21		Araguary a Catalão	252,250	46,592	172,530	63,886	269,483	804,791	—	804,791
22	Paraná		336,250	86,309	1:048,701	1:912,512	1:408,094	4:793,150	6:038,998	10:832,148
23	D. Thereza Christina		382,011	6,354	315,209	1:034,009	787,893	2:526,066	132,418	2:658,484
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		226,569	2,377	634,447	1:814,497	860,767	3:564,657	—	3:564,657
25	Madeira - Mamoré		—	—	—	—	—	—	—	—
26	Itapura a Corumbá		68,800	227,117	922,014	1:025,872	2:311,915	4:555,718	—	4:555,718

II — CONCEDIDAS

27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	1:310,903	2:521,423	2:214,123	6:076,452	—	6:076,452
28	Caxias a Cajazeiras		394,439	41,578	161,599	437,637	454,726	1:486,379	—	1:486,379
29	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	271,028	30,221	266,786	685,001	1:245,839	2:599,468	—	2:599,468
30		Currallinho á Diamantina	45,726	—	506,839	413,789	1:231,626	2:200,060	62,442	2:262,502
31	Recife ao Limoeiro e ramaes		927,866	58,323	1:222,079	1:832,160	803,626	4:844,354	—	4:844,354
32	Leopoldina-Railway	Leopoldina e ramal	625,577	—	1:086,232	1:377,724	1:527,918	4:617,451	—	4:617,451
33		Sumidouro	—	—	1:151,418	1:223,179	1:515,637	3:800,234	—	3:800,234
34		Prolongamento da Barão de Araruama	588,004	6,693	550,910	1:174,190	1:326,459	3:645,665	—	3:645,665
35		Carangola e ramaes	554,416	9,416	726,539	1:378,699	1:265,984	3:935,044	133,019	4:068,063
36	S. Eduardo a Itapemirim		554,417	8,411	517,554	773,547	1:458,804	3:014,733	102,867	3:117,600
37	Central de Macahé		559,015	6,742	314,849	353,244	1:020,464	2:251,014	55,340	2:306,354

(a) Incluída a linha Fluvial.

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DESPEZA POR KILOMETRO TRAFEGADO							
		Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total do custeio	Despesas accessorias	Total geral
33		530\$103	—	13:976,511	9:114\$356	2:731\$785	26:382\$785	—	26:382\$785
39	Leopoldina Rãil way	622\$682	47\$411	68\$690	1:039\$098	1:520\$345	3:019\$726	—	3:019\$726
40		—	46\$913	769\$791	693\$235	1:502\$482	3:015\$743	—	3:015\$743
41	Corcovado	1:862\$589	—	8:933\$880	1:591\$253	4:359\$308	16:753\$125	—	16:753\$125
42	Rezende á Bocaina.	—	—	—	—	—	1:545\$553	—	1:545\$553
43	Bananal	301\$000	—	400\$109	533\$125	499\$516	1:732\$750	—	1:732\$750
44	Santos a Jundiaby	4:290,574	2:145\$202	29:345\$901	56.744\$584	34:203\$805	126:730\$066	3:651\$319	130:381\$385
45	Sorocabana e Ituana	263\$327	—	528\$838	1:770\$761	1:004\$160	3:567\$090	162\$758	3:729\$845
43		234\$809	—	503\$021	1:563\$918	1:082\$567	3:339\$315	153\$039	3:527\$354
47	Baurú a Itapura	177\$823	2\$920	409\$816	619\$893	1:384\$741	2:622\$193	5\$721	2:627\$914
48	Rio Claro.	31\$835	193\$003	1:418\$082	2:375\$355	2:393\$500	6:706\$878	78\$502	6:785\$380
49	Mogyana	225\$608	377\$329	1:441\$814	2:776\$615	2:113\$373	6:934\$739	—	6:934\$739
50		200\$057	153\$525	630\$759	1:480\$561	1:580\$620	4:054\$522	—	4:054\$522
51	Quarahim a Itaquy.	198\$226	38\$331	357\$165	981\$321	797\$162	2:375\$718	—	2:375\$718
52	S. Paulo - Rio Grande.	239\$355	—	560\$804	745\$781	1:309\$963	2:046\$201	197\$252	3:144\$156
53		30\$094	—	47\$240	668\$528	1:190\$323	2:633\$195	61\$665	2:694\$860

DESEPEZA DO CUSTEIO			PESO UTIL TOTAL TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	PESOS MORTOS DOS			PESO BRUTO TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	CUSTO EM RÉIS DO TRANSPORTE DE				N.º NUMERO DE ORDEN
Por em-kilometro	Por vehiculo-kilometro	Por eixo-kilometro		Carros-kilometro em serviço de passageiros	Vagões-kilometro em serviço de mercadorias	Vagões-kilometro em serviço de bagagens, animaes e encomendas		Uma tonelada-kilometro de peso bruto	Um passageiro-kilometro	Uma tonelada-kilometro de mercadoria	Uma tonelada-kilometro de carga	
2\$015	\$317	\$079	—	—	—	—	—	—	—	—	38	
3\$990	\$976	\$244	—	—	—	—	—	\$087	—	\$47	39	
4\$203	1\$151	\$237	—	—	—	—	—	\$083	—	\$304	40	
3\$970	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	
3\$332	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	
6\$933	\$314	\$157	195.666.373	225.533.302	401.171.826		825.371.501	\$321	\$389	\$976	\$075	44
2\$481	\$251	\$127	9.710.416	8.308.564	11.492.451	5.140.514	34.651.975	\$022	\$018	\$054	\$065	45
1\$655	\$207	\$148	12.137.774	5.724.935	12.603.337	4.315.709	34.781.755	\$024	\$019	\$153	\$061	46
3\$377	\$635	\$332	6.639.195	5.657.806	924.815	3.438.219	16.660.035	\$068	\$057	\$114	\$136	47
2\$602	\$102	\$011	92.614.847	—	—	—	—	—	\$014	\$037	\$055	48
2\$242	\$335	\$167	17.079.637	9.331.627	18.307.582	7.939.656	52.708.504	\$035	\$025	\$079	\$093	49
2\$477	\$290	\$195	9.650.356	4.310.811	10.357.353	3.726.607	28.045.127	\$040	\$033	\$088	\$103	50
3\$780	\$476	\$106	4.705.520	751.520	3.436.237	2.335.830	11.232.137	\$037	\$056	\$066	\$078	51
4\$263	\$318	\$159	21.178.232	22.942.515	24.855.704	888.832	69.865.313	\$037	\$048	\$099	\$101	52
3\$531	\$608	\$304	1.159.022	995.650	933.476	8.832	3.006.980	\$084	\$074	\$135	\$135	53

RESULTADOS DO TRAFEGO

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA			DESEPEZA			RELAÇÃO POR CENTO	
	Dn trafegn	Accessoria	Tntal	Dn custeio	Accessoria	Tntal	Da despeza a cunado para a receita do trafego	Da despeza total para a receita total
I — DA UNIÃO								
Réde Cearense. { Baturité	1.775:754\$368	—	1.775:754\$368	1.279:577\$039	203:723\$340	1.483:800\$379	72,06	33,8
{ Snhral.	539:24\$120	4:608\$482	543:922\$602	396:441\$138	62:493\$653	458:634\$791	73,52	81,1
Central do Rin Grande dn Norte	166:265\$500	—	166:265\$500	175:840\$412	—	275:840\$412	165,90	165,9
{ Natal a Itamatahy.	423:062\$250	224\$040	423:293\$290	370:816\$100	16:381\$570	387:197\$760	87,65	91,1
{ Cnnde d'Eu	1.089:196\$680	278\$000	1.089:474\$680	849:631\$300	42:157\$570	891:788\$870	75,25	79,1
{ Recife a S. Francisn	2.312:764\$120	16:827\$310	2.329:591\$430	1.322:253\$340	91:228\$860	1.413:482\$200	57,17	60,1
{ Central de Pernambucn	1.903:158\$110	342\$060	1.903:501\$070	1.297:259\$000	75:272\$990	1.372:531\$990	68,16	72,1
{ Sul de Pernambuco	639:547\$510	1:176\$280	600:723\$790	715:675\$620	27:126\$450	742:892\$070	103,79	107,1
{ Central de Alagoás e ramal	1.003:540\$820	114\$490	1 003:655\$310	768:966\$460	39:412\$640	808:379\$100	76,63	80,1
{ Ribeirão a Bonito	55:704\$350	4\$470	55:705\$820	87:681\$130	—	87:681\$130	157,42	157,1
{ Pauln Affonso	52:081\$210	2\$170	52:083\$380	113:170\$050	1:996\$320	115:166\$370	217,30	221,1
{ Bahia a S. Francisn	1.097:984\$683	327\$836	1.098:312\$519	1.070:225\$078	21:604\$856	1.091:826\$934	97,47	99,1
{ Alagoinhas a Prnprtd	160:252\$140	154\$032	160:407\$372	247:608\$055	10:800\$923	238:408\$978	135,79	142,1
{ S. Francisco	1.246:460\$574	403\$976	1.246:568\$050	1.242:239\$802	32:402\$777	1.244:691\$580	97,25	99,1
{ Central da Bahia	833:278\$821	52:768\$320	936:047\$041	833:466\$082	3:993\$387	842:365\$460	94,33	89,1
Central do Brazil	32.423:595\$665	—	32.423:595\$665	43.629:355\$379	—	43.629:355 379	134,56	134,1
Rin do Ouro	278:477\$778	—	278:477\$778	—	—	—	—	—
Réde Sul Mineira	3.995:889\$047	—	3.995:889\$047	3.154:572\$237	400:000\$000	3.534:572\$237	78,94	88,1
Oeste de Minas (a)	2.615:627\$120	49:517\$738	2.665:144 858	2.425:422\$576	—	2.425:422\$576	92,72	94,1
Goyaz. { Formiga a Tigre.	159:782\$206	712\$521	160:494\$730	377:987\$699	—	377:987\$699	236,56	235,1
{ Araguay a Catalân.	24:122\$060	—	24:122\$060	42:651\$969	—	42:653\$969	176,82	176,1
Paraná	6.002:394\$630	—	6.002:394\$630	1.993:747\$292	2.518:262\$065	4.517:009\$357	33,29	75,1
D. Thereza Christina	186:343\$670	—	186:343\$670	293:313\$327	18:000\$000	316:313\$327	160,08	169,1
Viaçân Ferrea dn Rio Grande do Sul	12.016:543\$950	—	12.016:543\$950	7.729:282\$092	—	7.729:282\$092	64,32	64,1
Madeira — Mamoré	2.121:454\$520	—	2.121:454\$520	—	—	—	—	—
Itapura a Cnrunbá	47:650\$360	450\$000	48:100\$500	113:892\$950	—	113:892\$950	239,01	236,1

II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO

Alcobaça á Praia da Rainha	24:745\$576	—	24:745\$576	261:257\$453	—	261:257\$453	1.053,89	—
Caxias a Cajazeiras.	114:917\$129	5:235\$470	120:202\$599	115:984\$366	—	115:984\$366	100,92	96,1
Victoria a Minas. { Victoria á Itabira	906:352\$037	17:021\$128	923:373\$195	1.009:974\$625	—	1.009:974\$625	111,42	109,1
{ Currallinhn á Diamantina	59:037\$035	—	59:037\$035	86:640\$797	2:458\$060	89:093\$857	146,75	150,1
Recife a Limoeirn e ramaes.	2.121:013\$130	16:882\$470	2.140:896\$300	1.267:060\$330	—	1.267:060\$330	59,65	59,1
{ Leopoldina e ramal	2.371:574\$313	553\$500	2.372:130\$313	1.761:211\$560	—	1.761:211\$560	74,26	74,1
{ Sunidnuro.	85:522\$646	—	85:522\$646	362:064\$100	—	362:064\$100	423,35	423,1
{ Prolongamento da Barão de Araruama	115:840\$787	—	115:840\$787	187:533\$034	—	187:533\$034	161,88	161,1
{ Carangnla e ramaes.	958:784\$452	—	958:784\$452	877:514\$949	40:813\$310	913:323\$259	91,52	91,1
{ Santo Eduardo a Itapemirim	227:115\$634	843\$830	227:964\$464	280:877\$180	9:573\$460	290:450\$670	123,67	123,1
{ Central de Macahé.	67:014\$318	—	67:014\$318	93:246\$444	2:363\$000	98:603\$444	143,62	143,1

(a) Inclusive a Fluvial.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA			DESPEZA			RELAÇÃO POR CENTO		
	Do trafego	Accessoria	Total	Do custeio	Accessoria	Total	Da despesa do custeio para a receita do trafego	Da despesa total para a receita total	
Leopoldina Railway	Norte	1.842:29\$000	—	1.812:22\$090	1.275:08\$000	—	1.275:08\$000	69,21	69,21
Leopoldina Railway	Sul do Espirito Santo	518:88\$451	—	518:88\$451	627:15\$160	—	627:15\$160	120,86	120,86
	Caravellas e ramal.	293:61\$147	—	293:61\$147	214:09\$640	—	214:09\$640	72,91	72,91
Arcoavado		75:36\$000	—	75:36\$000	64:06\$950	—	64:06\$950	83,00	85,00
Fazenda á Bocaina		38:86\$160	—	38:86\$160	58:81\$630	—	58:81\$630	151,35	151,25
Mananal		29:90\$200	—	29:90\$200	48:51\$000	—	48:51\$000	162,24	162,24
Montes a Jundiaby		29 398:69\$140	23:63\$000	29.422:32\$230	17.615:47\$210	507:53\$300	18.123:01\$510	59,91	61,59
Pocahana e Ituauna	Capão Bonito a Salto Grande	1.323:111\$950	—	1.323:111,950	776:15\$002	35:41\$592	811:56\$594	58,66	61,33
	Tatohy a Itararé	1.167:810\$280	7:22\$300	1.205:03\$530	842:35\$377	39:511\$000	881:86\$397	70,32	73,18
Purú a Itapura		867:907\$200	—	867:907\$200	1.143:89\$660	2:50\$000	1.148:39\$660	132,03	132,31
So Claro		10.772:357\$278	32:52\$682	10.821:88\$260	5.569:64\$864	65:191\$258	5.634:83\$122	51,61	52,05
Topyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	2.299:997\$745	15:14\$082	2.315:137\$827	1.858:51\$310	—	1.858:51\$310	80,80	80,27
	Jaguára a Araguary	1.081:08\$030	31:247\$235	1:112:33\$265	1.439:32\$884	—	1.439:32\$884	105,38	102,42
Parahim a Itaquy		420:27\$561	—	420:27\$561	416:93\$608	—	416:93\$608	93,20	99,20
Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	2.558:579\$509	—	2.558:579\$509	2.001:884\$318	174:817\$230	2.776:701\$548	101,69	108,52
	Linha de S.Francisco	200:117\$184	—	200:117\$184	253:197\$529	5:92\$433	259:126\$962	126,52	129,48

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO		RECEITA TOTAL DO TRAFEGO		DESPEZA TOTAL DO CUSTEIO	
		1911	1910	1911	1910	1911	1910
1	Rêde Cearense { Baturité	423,628	423,628	1.775:751\$363	1.607:529\$062	1.279:577\$033	1.171:606\$170
2	{ Sobral	277,154	277,154	539:224\$120	530:005\$040	393:411\$138	322:204\$113
3	Central do Rio Grande do Norte	100,944	83,554	166:235\$320	103:772\$500	275:840\$412	202:314\$166
4	{ Natal a Itamataby	154,620	171,197	423:039\$250	313:577\$090	370:816\$190	335:012\$730
5	{ Conde d'Eu	180,037	173,530	1.089:196\$680	870:266\$870	843:634\$300	750:991\$060
6	{ Recife a S. Francisco	130,939	130,939	2.312:764\$120	2.451:445\$140	1.322:253\$340	1.076:133\$560
7	Great-Western { Central de Pernambuco	253,603	241,193	1.903:153\$110	1.693:277\$110	1.297:259\$000	1.055:172\$230
8	{ Sul de Pernambuco	193,938	193,938	631:547\$510	808:703\$510	715:675\$620	716:808\$120
9	{ Central de Alagôas e ramal	150,103	148,800	1.003:510\$920	1.018:339\$910	768:933\$460	703:770\$810
10	{ Ribeirão a Bonito	23,657	23,657	55:701\$350	58:465\$230	87:684\$130	57:090\$350
11	{ Paulo Affonso	115,136	115,136	52:034\$210	43:593\$110	113:170\$050	108:831\$850
12	{ Bahia a S. Francisco	123,130	123,130	1.097:984\$783	1.041:624\$784	1.070:225\$078	1.145:804\$982
13	Rêde Bahiana { Alagoinhas a Propriá	103,870	103,870	150:252\$440	137:791\$351	217:603\$055	215:365\$072
14	{ S. Francisco	452,310	452,310	1.246:460\$574	1.245:474\$018	1.212:289\$803	1.235:825\$734
15	{ Central da Bahia	316,660	316,630	883:273\$821	983:131\$510	813:466\$082	831:975\$073
16	Central do Brazil	1.933,523	1.931,845	32.423:595\$665	29.448:566\$386	43.629:355\$379	38.521:881\$948
17	Rio de Ouro	126,705	126,705	278:477\$778	421:258\$092	(a) —	684:623\$012
18	Rêde Sul-Mineira	1.048,240	931,106	3.995:883\$047	3.475:300\$951	3.151:572\$837	3.076:336\$160
19	Oeste de Minas	1.205,723	1.013,728	2.615:627\$120	3.219:193\$055	2.425:422\$576	(a) —
20	Goyaz { Formiga a Tigre	151,000	113,176	159.732\$203	100:446\$750	377:987\$699	300:721\$197
21	{ Araguary a Catalão	52,323	—	21:122\$700	—	42:653\$969	—
22	Paraná	416,332	416,332	6.002:394\$630	4.682:356\$817	1.903.717\$292	1.657:114\$219
23	D. Thereza Christina	118,096	118,096	183:343\$370	143:692\$730	293:318\$327	292:044\$599
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.170,424	2.170,424	12.016:543\$950	11.711:041\$160	7.723:282\$092	6.445:582\$251
25	Madeira-Mamoré	292,000	152,000	2.121:454\$520	123:611\$222	(a) —	—
26	Itapura a Corumbá	25,912	25,912	47:650\$530	—	113:892\$950	—
I — DA							
27	Alcobaça á Praia da Rainha	43,000	43,000	24:745\$576	11:798\$917	231:237\$153	181:938\$052
28	Caxias a Cajazeiras	78,000	78,000	114:917\$129	110:353\$302	115:981\$366	111:543\$889
29	Victoria a { Victoria á Itabira	423,637	377.637	903:352\$067	655:439\$257	1.009:971\$625	954:363\$431
30	Minas . . . { Curralinho á Diamantina	68,103	37,000	59:037\$035	7:162\$187	86:640\$797	23:276\$171
31	Recife a Limoeiro e ramaes	231,534	270,681	2.124:013\$130	1.724:551\$390	1.267:060\$130	1.076:840\$220
32	{ Leopoldina e ramal	331,425	381,425	2.371:574\$030	2.458:418\$620	1.761:211\$560	1.784:925\$170
33	{ Sumidouro	93,070	93,070	85:522\$646	93:370\$749	362:064\$100	392:354\$302
34	Leopoldina { Prolongamento da Barão de Ara- Railway . . . ruama	51,440	51,440	115:849\$737	141:469\$802	187:533\$034	165:216\$242
35	{ Carangola e ramaes	223,242	226,925	958:784\$152	813:891\$213	877:514\$949	849:372\$163
36	{ S. Eduardo a Itapemirim	93,230	93,230	227:115\$334	167:724\$205	280:877\$180	333:834\$990
37	{ Central de Macahé	42,700	42,700	67:011\$318	62:393\$773	96:216\$444	106:665\$332
38	{ Norte	43,330	43,330	1.842:229\$000	1.013:804\$153	1.275:030\$000	655:092\$750

II — CONCEDIDAS

(a) Não foi fornecida

RELATIVOS A DOIS ANOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 25

SALDO		DEFICIT		NUMERO DE PASSAGEIROS- KILOMETRO		NUMERO DE TONELADAS- KILOMETRO DE MERCADORIAS		NUMERO DE TRENS POR DIA EM RELAÇÃO A' EXTENSÃO MÉDIA		NUMERO DE ORDEM
1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	

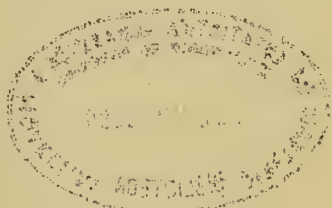
UNIÃO

466:177\$329	435:92\$892	—	—	14.632.686	9.904.000	8.294.190	5.456.822	2,1	1,8	1
142:789\$982	276:740\$927	—	—	2.950.521	2.290.745	2.406.421	1.811.997	1,1	1,3	2
—	—	109:575\$112	93:541\$866	1.038.143	586.977	1.449.536	460.920	1,0	0,3	3
52:253\$060	—	—	21:425\$640	2.794.426	2.130.026	3.492.499	1.926.819	2,6	1,5	4
239.565\$380	119:275\$610	—	—	5.963.021	4.732.382	6.259.265	4.872.211	4,5	4,1	5
990:510\$780	1.375.264\$550	—	—	14.078.359	14.762.532	17.683.849	20.260.619	7,3	8,0	6
605.899\$110	638:104\$910	—	—	16.825.922	15.437.579	10.700.518	9.211.150	5,0	5,0	7
—	91:89\$190	26:128\$110	—	7.645.834	7.962.536	7.103.203	8.543.731	3,6	3,3	8
234:574\$360	311:509\$400	—	—	6.731.276	6.520.630	6.665.848	6.345.490	5,4	5,1	9
—	1:374\$580	31:932\$780	—	366.735	355.183	518.197	664.998	3,1	3,0	10
—	—	61:088\$840	65:238\$140	125.983	109.033	266.912	203.743	0,4	0,4	11
27:759\$605	—	—	104:180\$898	13.134.971	10.791.302	5.743.236	5.361.847	5,6	5,8	12
—	—	57:355\$615	77:573\$221	1.784.418	1.587.873	407.970	676.045	1,3	1,2	13
34:170\$771	9:648\$284	—	—	6.661.705	5.144.580	9.344.291	9.899.335	4,7	4,8	14
49:81\$769	151:205\$557	—	—	2.876.865	2.486.454	3.778.668	3.635.289	1,4	1,4	15
—	—	11:205:770\$714	9.073:318\$462	682.810.681	571.776.951	394.909.863	396.702.099	17,0	17,2	16
—	—	—	263:369\$920	—	—	—	—	—	—	17
841:316\$510	398.964\$791	—	—	13.638.627	15.164.874	25.824.241	34.939.481	3,6	3,3	18
190:204\$544	—	—	—	3.413.610	—	14.592.241	—	2,3	2,0	19
—	—	218:205\$403	200:247\$447	949.917	527.598	669.990	435.122	1,0	1,0	20
—	—	18:531\$069	—	135.260	—	66.262	—	0,3	—	21
4.003:647\$393	3.025:242,588	—	—	13.868.791	10.342.026	34.820.787	25.715.343	5,7	4,4	22
—	—	111:009:657	143:954\$869	1.267.885	942.001	679.676	520.323	1,9	1,3	23
4.287:161\$858	4.265:478\$909	—	—	55.038.020	40.217.842	105.351.315	92.082.220	4,8	4,3	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	66:212\$390	—	171.925	—	449.294	—	2,7	—	26

ELA UNIÃO

—	—	236:541\$877	173:169\$135	61.539	22.528	13.404	5.960	0,5	—	27
—	—	1:067\$437	3:799\$557	376.512	299.428	426.454	367.941	1,0	0,9	28
—	—	103:615\$558	298:124\$174	3.300.042	1.710.977	3.454.152	2.704.944	1,5	1,4	29
—	—	27.603\$762	16:114:254	284.112	72.249	548.948	13.800	1,2	0,4	30
856:952\$500	647:914\$170	—	—	11.925.401	9.614.268	13.443.822	10.998.707	4,5	4,0	31
610:367\$253	672:493\$470	—	—	9.546.184	7.666.253	21.076.222	16.339.725	3,7	3,5	32
—	—	276:541\$454	298:984\$083	609.204	477.332	229.666	335.205	2,0	2,0	33
—	—	71:983\$247	20:746\$139	224.977	166.936	251.107	216.960	2,0	2,0	34
81:268\$508	—	—	35:480\$947	3.016.151	2.566.654	5.120.186	4.527.030	3,7	3,5	35
—	—	53:761\$546	156:110\$785	1.316.931	1.037.569	1.167.241	766.240	4,1	3,4	36
—	—	19:232\$126	44:296\$759	—	102.363	—	97.170	0,9	0,9	37
567:149\$090	358:711\$403	—	—	35.546.244	24.277.148	5.640.786	1.959.066	37,1	26,2	38

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO		RECEITA TOTAL DO TRAFEGO		DESEPEZA TOTAL DO CUSTEIO	
		1911	1910	1911	1910	1911	1910
39	Leopoldina } Sul do Espirito Santo	159,768	159,768	518.882\$451	240.879\$580	627.156\$160	230.908\$400
40	Railway } Caravellas e ramal	71,182	71,182	293.642\$417	228.329\$900	214.033\$640	193.029\$410
41	Corcovado	3,824	3,824	75.369\$006	67.647\$000	64.063\$951	57.124\$490
42	Rezende a Bocaina	33,810	33,810	38.860\$160	42.045\$500	53.818\$630	61.054\$503
43	Bananal	28,000	23,000	29.904\$200	28.305\$000	48.517\$000	43.186\$240
44	Santos a Jundiahy	139,466	139,466	29.393.694\$110	25.769.358\$430	17.615.479\$210	14.921.365\$150
45	Sorocabana } Capão Bonito a Salto Grande . . .	217,588	217,588	1.323.114\$955	1.061.392\$000	776.156\$002	772.852\$169
46	e Ituana } Tatuy a Itararé	250,007	250,007	1.197.840.280	908.428\$050	842.352\$397	775.861\$209
47	Baurú a Itapura	436,320	433,320	867.907\$200	574.181\$840	1.145.193\$660	797.923\$757
48	Rio Claro	308,616	308,616	10.972.357\$278	8.857.033\$968	5.569.646\$864	4.720.591\$444
49	Mogyana } Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	263,362	263,362	2.299.997\$745	2.005.081\$352	1.858.540\$310	1.752.014\$317
50	} Jaguára a Araguay	281,104	281,104	1.081.085\$030	930.705\$456	1.189.340\$884	1.037.377\$041
51	Quarahim a Itaquy	175,597	175,597	420.278\$531	424.503\$403	416.988\$308	400.104\$434
52	S. Paulo-Rio } Itararé a Uruguay	833,131	833,131	2.558.579\$509	2.082.568\$102	2.601.884\$313	2.063.247\$601
53	Grande. } Linha de S. Francisco	96,153	96,153	200.117\$484	100.545\$351	233.197\$529	141.517\$768



SALDO		DEFICIT		NUMERO DE PASSAGEIROS- KILOMETRO		NUMERO DE TONELADAS- KILOMETRO DE MERCADORIAS		NUMERO DE TRENS POR DIA EM RELAÇÃO À EXTENSÃO MÉDIA		NUMERO DE ORDEN
1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	
—	9:971\$150	108:274\$009	—	2.330.621	1.311.341	1.320.177	315.752	2,7	1,7	
79:543\$507	30:300\$790	—	—	505.108	542.205	441.297	343.301	1,5	1,8	40
11:205\$050	10:502\$510	—	—	190.603	117.170	—	—	11,5	10,8	41
—	—	19:958\$470	22:002\$006	—	—	—	—	—	—	42
—	—	18:612\$800	10:831\$240	—	—	—	—	1,4	—	43
783:214\$930	10.837:933\$680	—	—	85.692.599	66.570.235	187.310.334	165.149.191	49,9	47,4	44
546:955\$948	288:539\$831	—	—	10.271.209	7.003.137	3.093.300	6.551.521	4,4	4,1	45
355:457\$823	132:566\$841	—	—	7.143.940	5.879.588	10.309.594	6.608.574	5,5	4,4	46
277:991\$160	—	—	223:746\$917	5.033.199	2.951.964	6.108.508	1.482.397	1,9	1,7	47
222:710\$414	4.133:442\$824	—	—	46.154.916	31.333.281	82.552.633	72.837.611	7,1	6,1	48
441.487\$435	253:099\$235	—	—	14.134.202	12.551.083	14.271.891	12.888.171	8,4	7,5	49
—	—	58:235\$854	49:671\$585	5.852.787	5.059.496	8.735.379	8.534.393	5,0	4,4	50
3:339\$253	24:491\$969	—	—	1.009.795	980.489	3.764.564	4.027.745	1,7	1,8	51
—	74:270\$501	43:304\$809	—	11.425.484	10.652.377	19.919.528	15.398.858	1,8	1,9	52
—	—	53:080\$045	40:972\$417	1.400.961	919.298	1.043.553	220.345	2,0	1,1	53



PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	POR KILOMETRO TRAFEGADO								
		Receita do trafego		Despesa do custeio		Saldo		Deficit		
		1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	
1	Réde Cearense	Baturité	4:191\$777	4:32\$211	3:020\$520	3:192\$24	1:171\$257	1:135\$387	—	—
2		Sohral.	1:917\$782	2:499\$603	1:432\$022	1:344\$909	515,760	1:154\$694	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte		1:863\$480	1:241\$931	3:091\$584	2:421\$335	—	—	1:228\$404	1:179\$354
4		Natal a Itamaty	2:509\$974	1:831\$674	2:352\$69	1:93\$954	217\$905	—	—	142\$280
5		Conde d'Eu	6:051\$093	5:234\$058	4:785\$934	4:514\$306	1:367\$450	721\$502	—	—
6		Recife a S. Francisco.	17:659\$945	19:652\$593	10:096\$543	8:744\$618	7:566\$402	10:907\$978	—	—
7	Great-Western	Central de Pernambuco	7:684\$435	7:394\$578	5:237\$979	4:607\$960	2:446\$455	2:78\$618	—	—
8		Sul de Pernambuco	3:556\$055	4:170\$571	3:690\$800	3:726\$781	—	443\$790	134\$745	—
9		Central do Alagoas e ramal	6:686\$840	6:788\$933	5:123\$813	4:714\$805	1:563\$027	2:077\$128	—	—
10		Ribeirão a Bonito	1:043\$723	2:010\$173	3:059\$780	1:092\$206	—	47\$967	1:116\$054	—
11		Paulo Afonso	452\$345	37\$382	982\$925	939\$996	—	—	530\$580	533\$414
12		Bahia a S. Francisco.	8:917\$276	8:453\$846	8:691\$830	9:307\$652	225\$446	—	—	851\$836
13	Réde Bahiana.	Alagoinhas a Propriá	1:542\$817	1:375\$766	2:035\$003	2:158\$894	—	—	552\$186	789,423
14		S. Francisco	2:755\$776	2:734\$036	2:630\$219	2:732\$253	75\$557	2\$833	—	—
15		Central da Bah'a	2:784\$360	2:959\$477	2:632\$053	2:27\$347	157\$307	332\$130	—	—
16	Central do Brazil.		16:726\$423	16:337\$405	22:506\$760	21:532\$335	—	—	5:780\$634	5:195\$470
17	Rio do Ouro		2:167\$930	3:321\$003	—	5:049\$883	—	—	—	1:728\$880
18	Réde Sul-Mineira.		3:956\$325	—	3:122\$338	—	832\$987	—	—	—
19	Oeste de Minas.		1:957\$558	3:475\$151	1:813\$027	—	144\$531	—	—	—
20	Goyaz.	Fofozosa a Tigre.	1:275\$257	961\$972	3:025\$856	2:894\$332	—	—	1:750\$629	1:032\$350
21		Araguary a Catalão	455\$132	—	804\$791	—	—	—	349\$659	—
22	Paraná.		14:394\$232	11:223\$673	4:793\$159	3:973\$395	9:601\$073	7:251\$778	—	—
23	D. Thereza Christina.		1:577\$942	1:211\$664	2:526\$066	2:472\$942	—	—	948\$121	1:261\$273
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		5:541\$893	5:146\$098	7:564\$657	3:096\$757	1:977\$236	2:049\$341	—	—
25	Madeira-Mamoré		10:790\$714	846\$584	—	—	—	—	—	—
26	Itapura a Corumbá.		1:906\$022	—	4:555\$718	—	—	—	2:643\$696	—
II — CONCEDIDA										
27	Alcoçaba á Praia da Rainha		575\$478	—	6:076\$452	—	—	—	5:500\$974	—
28	Caxias a Cajazeiras.		1:473\$296	1:376\$210	1:456\$979	1:463\$524	—	—	136\$683	87\$314
29	Victoria a Mi-	Victoria á Itabira	2:376\$586	1:735\$633	3:599\$468	2:527\$497	—	—	222\$882	791,534
30	ns	Currallinho á Diamantina.	1:499\$734	300\$932	2:200\$930	978\$003	—	—	701\$226	677\$071
31	Recife a Limoeiro e ramaes		8:120\$744	6:620\$653	4:844\$354	4:178\$152	3:276\$390	2:442\$501	—	—
32		Leopoldina e ramal.	6:217\$670	6:443\$067	4:617\$125	4:679\$622	1:600\$219	1:763\$445	—	—
33		Sumidouro.	918\$907	1:003\$231	3:893\$231	4:215\$694	—	—	2:971\$327	3:212\$463
34	Leopoldina Railway	Prolongamento da Barão de Araruama	2:252\$134	2:225\$307	3:615\$665	3:211\$821	—	—	1:393\$531	98\$514
35		Carangola e ramaes	4:299\$481	3:382\$880	3:925\$044	3:808\$843	364\$437	—	—	425\$963
36		S. Eduardo a Itapemirim	2:436\$078	1:790\$036	3:115\$420	3:473\$504	—	—	679\$842	1:674\$468
37		Central de Macabé.	1:569\$421	1:434\$058	2:254\$014	2:451\$397	—	—	684\$593	1:017\$339
38	N		38:117\$713	20:704\$246	26:332\$785	11:425\$448	11:734\$928	9:278\$798	—	—

E DOIS ANOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 26

CUSTO POR CEMTO DA DESPEZA PARA A RECEITA		PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO				RECEITA DO TRAFEGO POR KILOMETRO		DESEZA DO CUSTEIO POR KILOMETRO		CUSTO TOTAL EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO				NUMERO DE ORDEM
		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		Por trem		Por trem		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		
		1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	

NIÃO

72,06	72,88	032	048	128	169	5.322	6.135	3.885	4.563	021	025	007	136	1
73,52	53,30	035	040	154	184	4.826	4.990	3.543	2.654	022	020	038	053	2
165,90	194,95	045	048	085	126	4.768	4.233	7.910	8.350	—	077	—	330	3
87,65	106,83	050	049	067	085	2.608	3.368	2.365	3.629	021	035	080	118	4
75,25	86,29	042	042	112	117	3.631	3.462	2.735	2.990	041	044	073	039	5
57,17	43,89	032	031	096	090	6.698	6.698	3.802	2.950	022	016	049	037	6
68,16	62,31	035	031	107	111	4.180	4.089	2.543	2.543	027	023	031	055	7
103,79	83,63	021	022	065	066	2.706	3.343	2.803	2.987	030	043	055	649	8
76,63	69,44	021	032	106	114	3.388	3.605	2.596	2.502	027	012	071	072	9
157,42	97,64	032	034	078	065	1.670	1.826	2.629	1.783	057	022	102	051	10
217,30	219,65	050	044	137	149	2.654	2.828	5.766	7.059	122	131	32	403	11
97,47	110,60	030	031	100	112	4.259	3.901	4.152	4.293	021	027	046	103	12
135,79	156,92	045	039	124	077	2.932	2.956	3.981	4.626	030	030	261	147	13
97,25	99,06	033	027	096	095	4.096	3.570	3.983	3.907	018	026	080	076	14
94,36	85,65	034	063	166	196	5.173	5.619	4.882	4.939	075	050	134	140	15
124,56	131,79	013	048	—	037	2.551	2.587	3.433	3.410	022	022	050	047	16
—	163,15	—	—	—	—	—	2.316	—	3.778	—	—	—	—	17
73,94	—	051	—	032	—	3.006	—	2.516	—	036	—	082	—	18
92,72	—	034	—	107	—	2.712	—	2.514	—	045	—	079	—	19
236,56	299,37	037	048	134	123	3.334	2.472	7.877	6.626	119	150	217	295	20
176,82	—	065	—	199	—	3.857	—	6.820	—	105	—	210	—	21
33,29	35,39	032	047	143	156	6.892	6.740	2.295	2.385	014	022	046	051	22
160,08	157,74	046	044	133	136	2.233	2.300	3.593	4.694	036	022	234	409	23
64,32	60,47	053	056	070	073	3.161	3.223	2.033	1.942	019	020	052	049	24
—	—	—	—	—	—	—	14.987	—	—	—	—	—	—	25
239,01	—	054	—	078	—	1.344	—	4.409	—	217	—	153	—	26

ELA UNIÃO

055,89	—	073	—	1.285	—	4.723	—	59.992	—	1.610	—	5.310	—	27
100,92	103,44	059	061	173	202	3.743	3.631	3.778	3.892	059	038	215	212	28
199,36	145,60	053	068	138	179	3.752	3.221	4.315	4.531	089	187	153	100	29
146,75	324,98	075	042	066	183	3.431	1.933	5.036	6.250	057	072	052	—	30
59,65	62,43	037	039	109	105	4.908	4.526	2.923	2.853	024	025	061	013	31
74,26	72,63	051	051	078	114	4.597	4.935	3.414	3.621	—	—	—	—	32
423,35	420,21	064	058	176	105	1.245	1.369	5.270	5.754	129	—	905	—	33
161,88	144,36	058	059	154	163	3.036	3.018	1.915	4.356	256	308	179	120	34
91,52	112,51	062	058	119	117	3.053	2.567	2.797	2.891	086	043	125	137	35
127,41	193,07	064	058	109	119	1.026	1.448	2.011	2.797	050	076	143	231	36
113,62	170,94	—	055	—	315	4.535	4.452	6.514	7.610	—	369	—	319	37
69,21	64,61	021	044	132	136	2.012	2.199	2.015	1.442	—	017	—	029	38

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	POR KILOMETRO TRAFEGAO							
		Receita do trafego		Despesa do custeio		Saldo		Deficit	
		1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910
39	Leopoldia } Sul do Espirito Santo . . .	3:243\$013	2:015\$442	3:910\$726	1:932\$011	—	83\$431	676\$713	—
40	Railway } Caravellas e ramal	4:135\$04	3:207\$338	3:015\$473	2:826\$279	1:120\$331	381\$409	—	—
41	Corcovado	19:709\$465	17:684\$884	16:753\$425	14:933\$374	2:956\$341	2:746\$210	—	—
42	Rezeode a Bocaina	1:001\$550	1:032\$367	1:515\$394	1:652\$551	—	—	514\$394	569\$187
43	Banaoal	1:063\$007	1:010\$302	1:732\$750	1:720\$936	—	—	664\$743	710\$044
44	Santos a Jundiahy	211:501\$390	125:162\$170	126:730\$066	107:419\$392	84:771\$324	77:742\$273	—	—
45	Sorocabara o } Capão Boite a Salto Grande	6:080\$813	4:840\$726	3:567\$090	3:545\$190	2:513\$723	1:295\$536	—	—
46	Ituaoa } Tatuhy a Itararé	4:704\$106	3:614\$573	3:309\$315	3:103\$363	1:421\$791	511\$210	—	—
47	Baurú a Itapura	1:933\$057	1:428\$313	2:622\$193	1:984\$397	—	—	636\$193	556\$534
48	Rio Claro	12:995\$984	10:665\$495	6:703\$378	5:634\$450	6:280\$103	4:981\$037	—	—
49	Mogyaoa . . . } Ribeirão Preto a Jaguára e	8:582\$331	7:421\$705	6:924\$739	6:537\$357	1:647\$342	884\$348	—	—
50								207\$245	272\$333
51	Quarahim a Itaquy	2:334\$749	2:418\$822	2:375 332	2:273\$511	19\$387	140 303	—	—
52	S. Paulo-Rio } Itararé a Uruguay	2:897\$168	2:855\$713	2:946\$201	2:753\$369	—	101\$344	46\$036	—
53	Grande . . . } Lioha de S. Francisco . . .	2:081\$175	1:045\$618	2:633\$195	1:471\$754	—	—	552\$020	426\$103

RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA PARA A RECEITA		PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO				RECEITA DO TRAFEGO POR KILOMETRO		DESPEZA DO CUSTEIO POR KILOMETRO		CUSTO TOTAL, EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO				NUMERO DE ORDEN
		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		Por trem		Por trem		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		
		1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	
120,86	95,86	034	063	233	402	3.301	3.223	3.990	3.095	087	—	272	—	39
72,91	86,72	085	082	541	508	5.932	4.861	4.303	4.216	083	—	304	—	40
85,00	84,47	300	452	—	—	4.671	4.456	3.071	3.764	336	382	—	—	41
151,35	152,53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
162,24	170,23	—	—	—	—	2.054	1.924	3.332	3.280	—	—	—	—	43
59,91	58,01	037	038	130	132	11.572	11.336	6.933	6.576	039	031	076	075	44
58,66	73,37	038	039	091	097	3.718	3.046	2.181	2.047	018	025	054	071	45
70,32	85,40	040	010	064	076	2.353	2.212	1.655	1.774	019	022	058	076	46
132,03	133,96	042	028	231	281	2.785	2.227	3.677	3.091	057	033	111	360	47
51,61	53,29	039	040	093	015	5.043	4.752	2.602	2.319	014	016	057	053	48
80,80	87,37	042	012	100	038	2.775	2.692	2.242	2.371	025	030	079	084	49
105,33	108,02	033	037	083	078	2.066	2.089	2.177	2.255	033	035	038	039	50
99,20	91,25	079	079	063	032	3.810	2.584	3.780	3.378	046	032	036	033	51
101,69	93,43	048	049	079	034	4.192	4.101	4.263	3.954	018	015	039	080	52
126,52	140,75	053	052	099	161	2.790	2.411	3.423	3.428	070	070	135	321	53

SUBSTITUIÇÃO DO MATERIAL DA

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TRILHOS				ACCESSÓRIOS DE TRILHOS								
		Aço		Ferro		Çapás do junção		Parafusos		Grampos		Tire-fonds	Material usado não especificado	
		Duração anual média	Extensão total dos substituídos	Duração anual média	Extensão total dos substituídos	Duração anual média	Quantidade	Duração anual média	Quantidade	Duração anual média	Quantidade			
			Metros	Metros										
1	Rêde Cearense.	Baturité.	20	830	—	—	20	69	8	7.642	5	51.805	—	Peca
2		Sobral.	25	3.150	—	—	5	636	5	4.169	5	16.885	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte.													
4	Great-Western.	Natal a Itamatyhy.	—	74	—	—	—	—	—	5.940	—	35.000	—	40
5		Conde d'Eu	—	1.721	—	—	—	520	—	25.106	—	42.400	—	—
6		Recife a S. Francisco.	—	—	—	—	—	1.124	—	11.049	—	8.485	—	67.43
7		Central de Pernambuco	—	2.961	—	—	—	8.018	—	37.141	—	43.600	—	65
8		Sul de Pernambuco	—	148	—	—	—	1.608	—	18.246	—	52.200	—	1.200
9		Central de Alagôas e ramal.	—	369	—	—	—	1.624	—	22.400	—	51.500	—	—
10		Ribeirão a Bonito.	—	—	—	—	—	120	—	2.075	—	2.550	—	—
11	Paulo Afonso.	—	27	—	—	—	60	—	860	—	11.800	—	60	
12	Rêde Bahiana.	Bahia a S. Francisco	—	—	—	—	10	34	10	1.878	—	10.169	—	40
13		Ramal do Timbó	—	—	—	—	20	34	10	1.878	—	10.169	—	40
14		S. Francisco	12	—	5	—	8	2.745	—	5.787	—	14.825	—	50
15	Central da Bahia	—	—	22	552	17	2.841	11	21.741	9	21.950	—	2.52	
16	Central do Brazil (n.) 13.588 — (n.) 831 — 30.435 — 257.518 — 247.766 458.970 146.92													
17	Rio do Ouro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul Mineira	—	43.270	—	—	—	28.312	—	153.580	—	417.717	3.815	20	
19	Oeste de Minas.	20	26.400	20	—	8	1.218	6	25.866	6	165.164	—	—	
20	Goyaz	Formiga a Tigre.	—	—	—	—	5	—	151	—	2.276	—	—	
21		Araguary a Catalão (a).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	Paraná	19	7.339	—	—	18	600	7	28.761	5	134.142	—	—	
23	D. Thereza Christina	—	2.409	—	—	15	1.940	15	3.340	15	23.015	5.700	—	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.	25	72.210	—	—	20	29.767	10	211.208	10	228.944	291.140	56.64	
25	Madeira-Mamoré	—	252	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
II — CONCEDIDAS														
27	Alcobaça á Praia da Rainha													3.080
28	Caxias a Cajazeiras													15
29	Victoria a Minas	Victoria a Itabira	—	1.084	—	—	82	—	45.900	—	18.496	—	—	
30		Currulinho a Diamantina.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	Recife a Limoeiro e ramaes.													
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal.	—	5.560	—	—	616	—	18.538	—	87.088	—	—	
33		Sumidouro	—	81	—	—	385	—	4.391	—	12.026	—	—	
34		Barão de Araruama (Prolongamento)	—	567	—	—	62	—	28.402	—	2.550	—	—	
35		Carangola e ramaes	—	1.204	—	—	12	—	8.095	—	64.615	—	—	
36		S. Eduardo a Itapemirim.	—	57	—	—	5	—	129	—	1.130	—	—	
37	Central de Macahé.	—	5.914	—	—	—	—	—	—	—	—	20.418		
38	Norte.	—	—	—	—	—	—	—	1.113	—	11.900	—	—	
39	Sul do Espirito Santo.	—	178	—	—	—	92	—	425	—	126	—	—	
40	Caravellas e ramal.	—	843	—	—	—	90	—	9.698	—	20.470	—	—	

(a) Esteve em tráfego durante 94 dias.

IA PERMANENTE E DO TELEGRAPHO

Quadro n. 27

AGULHAS		CORACOES		DORMENTES			POSTES		FIOS		ISOLADORES		APPARELHOS				LASTRO		NUMERO DE ORDEM
média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Madeira		Aço	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Telegraphicos		Telephonicos		Pedra quebrada	Ordinario	
				Duração annual média	Quantidade	Duração annual média							Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média			

NIÃO

8	10	3	15	10	21.734	-	-	-	15	20	Metros	15	126	-	-	-	-	M3	M3	1	
-	2	10	7	10	20.136	-	-	10	22	5	1.105	10	710	-	-	-	-	-	22.007,000	2	
-	-	-	-	-	9.245	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	3	
-	2	-	2	-	24.652	-	-	-	580	-	-	-	680	-	-	-	-	-	5.722,000	4	
-	2	-	5	-	16.434	-	-	-	320	-	-	-	240	-	1	-	-	-	7.417,000	5	
-	1	-	1	-	25.723	-	-	-	2	-	-	-	120	-	2	-	-	-	10.523,000	6	
-	4	-	7	-	23.437	-	-	-	439	-	-	-	820	-	4	-	-	-	7.953,000	7	
-	8	-	8	-	27.594	-	-	-	40	-	-	-	420	-	3	-	-	-	10.879,000	8	
-	3	-	2	-	22.119	-	-	-	480	-	-	-	546	-	4	-	-	-	1.703,000	9	
-	-	-	-	-	5.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	
-	-	-	-	-	6.233	-	-	-	1	-	-	-	4	-	-	-	-	-	9.631,000	11	
4	4	-	-	6	7.825	-	-	-	-	10	-	10	-	-	-	-	-	-	1.115,000	12	
-	4	-	-	-	7.825	-	-	-	-	10	-	10	-	-	-	-	-	-	1.115,000	13	
-	-	-	1	-	14.601	-	-	-	-	8	253	-	-	-	-	-	-	-	2.681,490	14	
-	-	-	-	-	22.173	-	-	-	-	-	-	20	35	10	1	-	-	168,0	307,975	15	
1.084	-	-	133	-	259.645	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	
-	55	-	26	-	234.931	-	-	-	190	-	144	-	190	-	38	-	-	-	11,000	11.851,000	18
12	2	10	19	7	92.058	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.828,000	-	19	
-	-	-	-	-	12.939	-	-	-	149	-	-	-	234	-	-	-	-	-	300,000	56.907,000	20
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	
-	5	-	1	7	48.373	-	-	-	173	-	61.400	-	165	-	-	-	-	-	506,000	32.251,000	22
25	1	25	1	8	22.726	-	-	5	106	-	-	-	135	-	-	-	-	-	2.592,500	3	
10	20	10	10	12	103.985	25	5.432	10	79	20	kg. 1.000	15	529	25	1	10	8	2.000,000	147.788	24	
-	-	-	-	-	19.270	-	-	-	126	-	-	-	651	-	-	-	4	-	-	25	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.760,000	2	

ELA UNIÃO

-	-	-	-	-	11.987	-	-	-	79	-	1.270	-	122	-	-	-	-	-	-	27
-	-	-	-	12	4.529	-	-	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
-	-	-	-	-	44.765	-	-	-	326	-	-	-	404	-	-	-	-	2.203,000	75.223,300	29
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
9	-	10	-	-	25.330	-	-	-	58	-	-	-	345	-	2	-	-	-	11.305,000	31
-	1	-	9	-	33.901	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
-	-	-	-	-	10.060	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
-	-	-	-	-	7.535	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	4,000	10.574,000	34
-	-	-	-	-	31.994	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	292,000	32.597,000	35
-	-	-	-	-	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	267,000	7.851,000	36
-	1	-	1	-	7.143	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1.037,000	62,000	37
-	-	-	-	-	3.780	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
-	-	-	-	-	6.841	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.937,000	4.450,000	39
-	-	-	-	-	11.697	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,000	19.953,000	40

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TRILHOS				ACCESSÓRIOS DE TRILHOS						Tire-fonds	Material usado não especificado	
		Aço		Ferro		Chapas de junção		Parafusos		Grampos				
		Duração anual média	Extensão total dos substituídos	Duração anual média	Extensão total dos substituídos	Duração anual média	Quantidade	Duração anual média	Quantidade	Duração anual média	Quantidade			
			Metros		Metros									Peças
41	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende a Bocaina	—	414	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bauanal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiaby	20	15.620	—	—	—	8.276	16	12.300	20	—	—	—	—
45	Sorocabana e Ituana {	—	210	—	—	—	72	—	2.175	—	33.515	—	—	—
46		—	9.000	—	—	—	—	—	16.774	—	27.020	—	—	—
47	Bauru a Itapura	—	—	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	25.83
48	Rio Claro	—	87.971	—	608	—	15.874	—	18.444	—	210.100	—	—	10.85
49	Mogyana {	36	112	—	—	—	5.331	—	32.829	—	110.172	—	—	—
50		30	46	—	—	—	469	—	16.240	—	14.497	—	—	—
51	Quarabim a Itaqui	—	—	—	—	—	24.047	—	—	—	—	—	—	—
52	São Paulo-Rio Grande {	10	1.135	—	—	—	10 14.496	40	33.332	10	194.031	—	—	—
53		—	—	—	—	—	1 102	4	2.464	4	12.835	—	—	—

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAUSAS				MATERIAL RODANTE DETERIORADO		Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa própria
		Colisões	Descarrilamentos por animaes	Descarrilamentos por outros motivos	Diversas	Locomotivas	Veiculos		
1	Rêde Cearense {	Baturité	4	—	—	6	1	2	—
2		Sobral	—	—	1	—	—	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	
4	Great-Western {	Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	—	
5		Conde d'Eu	—	—	—	—	—	—	
6		Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	—	
7		Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	
8		Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	
9		Central de Alagôas e ramal	—	—	—	—	—	—	
10	Ribeirão a Bonito	—	—	—	—	—	—		
11	Paulo Afonso	—	—	—	—	—	—		
12	Rêde Bahiana {	Bahia a S. Francisco	1	—	1	—	2	6	
13		Alagoinhas a Propriá	—	—	—	2	—	—	
14		S. Francisco	—	—	—	—	—	—	
15	Central da Bahia	—	—	14	—	—	—		
16	Central do Brazil	26	—	33	—	59	30	—	
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	
18	Rêde Sul Mineira	2	2	21	1	1	9	—	
19	Oeste de Minas	7	4	74	86	50	42	—	
20	Goyaz {	Formiga a Tigre	—	—	—	—	—	—	
21		Araguary a Catalão (a)	—	—	—	—	—	—	
22	Jaraná	—	1	4	—	1	6	—	
23	D. Thereza Christina	—	—	—	—	—	—	—	
24	Viação Ferreira do Rio Grande do Sul	5	6	103	—	2	2	—	
25	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	
26	Itapura a Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	

I — D.

II — CONCEDIDA

27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras	—	—	1	—	—	—	—
29	Victoria a Minas. {	Victoria á Itabira	—	27	—	—	—	—
30		Currallinho a Diamantina	—	—	—	—	—	—
31	Recife a Limoeiro e ramaes	—	—	—	—	—	—	—
32	Leopoldina Railway {	Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—
33		Sumidouro	—	—	2	—	—	—
34		Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	1	—	—	—
35		Carangola e ramaes	—	1	14	—	—	16
36	Santo Eduardo a Itapemirim	—	—	—	8	—	—	—
37	Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	—

(a) Esteve 94 dias em trafego.

PESSOAS MORTAS										PESSOAS FERIDAS										NÚMERO DE ORDEM
Terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas mortas	Viagem, por culpa da estrada	Viagem, por culpa propria	Viagem, por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas feridas			
1							3										49	1		
																	1	2		
																		3		
							2											4		
		1					1										4	5		
		1					2										7	6		
							5		4								11	7		
							6											8		
																	7	9		
																		10		
																		11		
							1											12		
							1											13		
							5										2	14		
																		15		
							10											16		
																		17		
							7										7	13		
				1														19		
				1													2	20		
																		21		
		1					1											22		
																		23		
		8					10										17	24		
																		25		
																		26		
																		27		
																		28		
		1															7	29		
																		30		
																		31		
																		32		
																		33		
																		34		
							2										5	35		
																	1	36		
																		37		

UNIAO

UNIAO

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAUSAS				MATERIAL RODANTE DETERIORADO		Viajantes por culpa da estrada	Viajantes por culpa propria
		Collições	Descarrilamentos por animaes	Descarrilamentos por outros motivos	Diversas	Locomotivas	Vehiculos		
33		—	—	—	—	—	—	—	—
39	Leopoldina Railway {	Norte	—	—	—	—	—	—	—
40		Sul do Espirito Santo	1	—	4	—	—	—	—
41	Caravellas e ramal	—	—	1	—	—	—	—	
41	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	
42	Rezende a Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	
43	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	
44	Santos a Jundiahy	—	—	—	—	—	—	—	
45	Sorocabana e Ituana {	Capão Bonito a Salto Grande	—	—	11	7	4	4	—
46		Tatuby a Itararé	—	—	13	—	1	4	—
47	Baurú á Itapura	—	—	—	—	—	—	—	
48	Rio Claro	—	—	—	—	—	—	—	
49	Mogyana . . {	Ribeirão Preto a Jaguára e Caldas	—	1	1	6	—	—	—
50		Jaguára a Araguay	—	—	2	5	—	—	—
51	Quarahim a Itaquy	—	—	—	—	—	—	—	
52	S. Paulo-Rio Grande {	Itararé a Uruguay	—	—	11	10	2	12	—
53		Linha de S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—
			45	15	319	131	123	133	—

PESSOAS MORTAS								PESSOAS FERIDAS								NUMERO DE ORDEM		
por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa do terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas mortas	Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa propria	Viajantes, por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria		Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas feridas
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	39
-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42
-	-	4	-	-	1	-	5	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	43
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	12	44
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	45
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
-	-	3	-	-	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	50
-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51
-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	7	-	-	-	-	-	7	52
4	4	20	4	-	45	1	91	1	7	44	12	55	9	-	49	1	207	53



QUADRO N. 29



PARTE I



PARTE I

Legislação Geral das Estradas de Ferro do Brazil

DECRETO N. 101 — DE 31 DE OUTUBRO
DE 1835

(Poder Legislativo)

O Regente, em nome do Imperador, o Sr. D. Pedro II, ha por bem sancionar, e manda que se execute a resolução seguinte da Assembléa Legislativa:

Art. 1.º O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geracs, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros.

Art. 2.º Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre estas fôr construida, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo iguaes ás que existem, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3.º O Governo poderá conceder a estas companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce nos arts. 5.º, 6.º, 7.º, 9.º e 13 do decreto de 17 de setembro do corrente anno, em tudo quanto fôr applicavel.

Art. 4.º As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1.º Não receber por transporte de arroba de peso mais de 20 réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis.

§ 2.º Dirigir a estrada pelas cidades e villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhe parecer melhor.

§ 3.º Começar a estrada no prazo de dous annos a contar do dia em que concluirem o contracto com o Governo e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estradas.

§ 4.º Ficar sujeitas a multas e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes.

Art. 5.º Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça e encarregado interina-

mente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 31 de outubro de 1835, 14.º da Independencia e do Imperio. — *Diogo Antonio Feijó.* — *Antonio Paulino Limpo de Abreu.*

LEI N. 641 — DE 26 DE JUNHO DE 1852

Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem Sancionar, e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1.º O Governo fica autorizado para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por um prazo que não excederá a 90 annos, contados da incorporação da companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes:

§ 1.º A companhia emprezaria terá o direito de desapropriar, na fórma da lei, o terreno de dominio particular que for necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente, para o mesmo fim, concedidos os terrenos devolutos e nacionaes e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnizações que forem de direito.

§ 2.º O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, para a construcção do caminho de ferro.

§ 3.º Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma con-

strução, bem como, durante um prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a companhia em suas officinas e custeio da estrada.

§ 4.º Durante o prazo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de um como de outro lado e na mesma direcção deste, salvo se houver accordo com a companhia.

§ 5.º Durante o mesmo privilegio, a companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em uma tabella organizada de accordo com a companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conduções.

§ 6.º O Governo garantirá á companhia o juro até 5 % do capital empregado na construção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento deste juro.

§ 7.º Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo uma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a companhia tiver feito dividendo de 8 %, pelo menos.

§ 8.º Fixará o Governo, de accordo com a companhia, o maximo de dividendos, dado o qual, terá logar a redução nos preços da tabella de transporte.

§ 9.º A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional e sendo estrangeiro participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

§ 10. A companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

§ 11. O caminho de ferro não impedirá o livre transitio dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commodidade publica se abrirem, nem a respectiva companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 12. No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a companhia começar e acabar os trabalhos da construção do caminho de ferro, comminando uma multa de 4:000\$ a 20:000\$ na falta de cumprimento em um ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto, si a companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo for marcado.

§ 13. O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, si o julgar conveniente, convencionando-se com a companhia sobre a época e a maneira de o realizar.

§ 14. Por meio dos necessarios regulamentos, e de intelligencia com a companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e policia, do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construção, uso, conservação e

custeio do caminho de ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até 200\$, e de prisão até tres mezes, e solicitando do Corpo Legislativo providencia acerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empresa, as garantias do publico e os interesses do Estado.

Art. 2.º Si apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo igualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no artigo antecedente. Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo, afim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a opportunidade das empresas e a responsabilidade do Thesouro.

Art. 3.º O Governo restituirá a Thomaz Cokrane a quantia de 4:000\$ e o respectivo juro de 6 % ao anno, que pagou de multa pela falta de cumprimento do contracto para a construção da estrada de ferro, que foi reconhecido sem vigor.

Art. 4.º Ficam sem vigor as disposições em contrario.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 23 de junho de 1852, 31.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

Regulamento sobre desapropriação para a construção de obras e serviços das linhas ferreas.

DECRETO N. 1.664 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1855

Dá regulamento para execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, sobre as desapropriações para a construção de obras e serviços das estradas de ferro do Brazil.

Hei por bem que, na execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, que autoriza o Governo a restabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem necessarios para a construção das obras e mais serviços pertencentes á Estrada de Ferro D. Pedro II, e ás outras estradas de ferro do Brazil, e a marcar as regras para indemnização dos proprietarios dos ditos predios e terras, se observe o Regulamento que com este baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855, 34.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento para a execução da lei n. 816, de 10 de julho do corrente anno.

Art. 1.º As estradas de ferro, autorizadas por lei e decreto do Governo Imperial, não poderão ser executadas pelos emprezarios ou companhias, a quem tiver sido incumbida a sua execução, sem que tenham sido approvadas as respectivas plantas por decreto.

Art. 2.º Pela approvação das plantas por decreto entender-se-hão desapropriados em favor dos emprezarios ou companhias incumbidas da construção das estradas de ferro, todos os predios e terrenos comprehendidos total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que forem necessarios para a sua construção, estação, serviço e mais dependências.

Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admitir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação das plantas por decreto.

Art. 3.º O emprezario ou companhia incumbido da construção da estrada de ferro não tomará posse dos terrenos e predios desapropriados, sem que preceda a respectiva indemnização.

O processo de indemnização será promovido pelos agentes do emprezario ou companhia perante os juizes do Cível, onde os houver, e na falta destes perante os juizes municipaes dos respectivos termos, no caso de não poderem o emprezario ou os directores da companhia convenienciar amigavelmente com os proprietarios, ou quando estes forem menores ou interdictos si seus tutores ou curadores não acceitarem as offerτας.

Art. 4.º Para se instaurar o processo perante o juiz do Cível ou municipal, conforme o disposto no artigo antecedente, o emprezario ou agentes da companhia lhe requererão em separado a citação de cada um dos proprietarios e de seus tutores ou curadores, no caso de serem menores, para effeito de nomearem dous arbitros, que com os dous nomeados pelo emprezario ou companhia e com o designado pelo Governo procedam á avaliação do predio ou terreno, sendo que não queiram acceitar a quantia que o emprezario ou agentes da companhia deverão offerecer para essa indemnização.

O requerimento deverá ser instruido com os seguintes documentos: 1.º, cópia do decreto que approvou o plano das obras; 2.º, cópia da planta especial do terreno ou do predio; 3.º, attestado de um engenheiro designado pelo Governo, certificando ser o terreno ou predio, de que se tratar, comprehendido no plano approvado por decreto imperial, e ser exacta a planta que delle se apresentar; 4.º, declaração dos dois arbitros que nomearem para com os do proprietario e o designado pelo Governo, procederem á avaliação da indemnização, si a offerта não fôr acceita.

Si se tratar de indemnização de predio urbano, certidão da decima que tiver sido paga no 2.º semestre do ultimo anno financeiro, e no caso de não se ter pago decima nesse semestre, por não ser devida, certidão da ultima anterior e da primeira posterior que se houver pago.

A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II fica dispensada de apresentação do documento de que trata o n. 1 dos processos de indemnização dos predios e terrenos comprehendidos na 1.ª secção da referida estrada, contractada pelo Governo Imperial com Mr. E. Price.

Art. 5.º Os proprietarios ou seus tutores ou curadores, a quem fôr feita a citação, serão obrigados, sob pena de revelia, a declarar dentro de cinco dias, depois da citação, si acceitam, ou não, a indemnização offerecida e no caso de não acceitarem, declararão a quantia que pretenderem e nomearão logo dous arbitros que deverão proceder com os do emprezario ou companhia, e o designado pelo Governo, á avaliação da indemnização, si o emprezario e a companhia não se conformarem com o pedido feito pelo proprietario.

Nos casos de revelia o juiz nomeará os arbitros que competeria ao proprietario nomear.

Art. 6.º Os tutores e curadores dos proprietarios, que os tiverem, serão autorizados por simples despacho do juiz de Orphãos a acceitar as offerτας de indemnização que acharem uteis a seus tutelados ou curatelados.

Art. 7.º Si o offerecimento do emprezario ou companhia ou pedido do proprietario fôr acceito, recebida por este a quantia, ou depositada si recusar ou não puder recebê-la, o juiz do Cível ou o municipal mandará passar em favor do emprezario ou companhia mandado de posse, que será executado sem embargo de quaesquer embargos e servirá de titulo ao emprezario ou companhia.

Art. 8.º Si nem o offerecimento do emprezario ou companhia, nem o pedido do proprietario fôr acceito, os arbitros nomeados se reunirão sob a presidencia do juiz a que se refere o art. 3.º, no dia e hora fixados por este, e em sua presença farão a avaliação da indemnização devida, observadas as regras dos arts. 12 e 13.

Art. 9.º Feita a avaliação e recebida pelo proprietario a sua importancia, ou depositada si recusar ou não puder recebê-la, mandará o juiz passar mandado de posse na fórma do art. 7.º, si as indemnizações não excederem as offerτας do emprezario ou companhia, as partes que tiverem recusado pagarão as custas do processo, si, porém, forem superiores, será o emprezario ou companhia condemnado nas custas.

Art. 10.º As pessoas que forem nomeadas arbitros pelo emprezario ou companhia ou pelos proprietarios não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos ou tendo algum impedimento dos declarados no art. 8.º do decreto n. 806.

Art. 11.º Os arbitros, que não forem escusos pelo juiz, e que não comparecerem no dia fixado á avaliação dos predios e terrenos desapropriados, poderão ser compellidos a cumprir o seu dever com a multa até 50\$ e prisão até oito dias.

As multas e prisão serão ordenadas pelo juiz, administrativamente, revertendo as multas em favor da respectiva municipalidade.

Art. 12.º Para proceder á avaliação

das indemnizações dos terrenos que não forem quintaes das casas sujeitas ao pagamento da decima, os arbitros observarão as seguintes regras:

1.^a As indemnizações não poderão ser em caso algum inferiores ás offerias do emprezario ou agentes da companhia, nem superiores ás exigencias dos proprietarios;

2.^a Si os terrenos ou predios, que houverem de ser desapropriados sómente em parte, ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou ficarem privados das serventias necessarias para uso e gozo dos terrenos e predios não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, se assim requererem os seus proprietarios;

3.^a Serão fixadas indemnizações em favor de cada uma das partes, que as reclamarem sob titulos differentes.

No caso de usufructo, porém, uma só indemnização será fixada em attenção ao valor total da propriedade, e o usufructuario e o proprietario exercerão seus direitos sobre a quantia fixada;

4.^a Os arbitros attenderão á localidade, ao tempo, ao valor em que ficar o resto da propriedade, ao danno que provier da desapropriação e a quaesquer outras circumstancias que influam no preço, porém as construcções, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, depois de conhecido o plano das obras e com o fim de elevarem a indemnização, não deverão ser attendidas;

5.^a As partes ou seus procuradores poderão apresentar suas observações resumidamente, e os arbitros poderão ouvir os peritos que julgarem conveniente fazer vistorias nos logares ou delegar para este fim um ou alguns de seus membros.

Art. 13. Para avaliação das indemnizações dos predios sujeitos á decima serão observadas as seguintes regras:

1.^a Nenhuma indemnização poderá ser menor do que o valor de 20 annos do rendimento do predio, devendo ser calculado este rendimento pela decima que houver pago no ultimo semestre immediato áquelle em que houver de verificar-se a desapropriação; e no caso de não ter pago decima neste semestre, pela certidão do que pagou no semestre anterior. Si não houver pago decima no referido semestre, regular-se-á o preço sómente pela ultima decima paga, salvo o caso de se haverem feito no predio obras importantes depois desse pagamento;

2.^a Nenhuma indemnização será levada a maior quantia no que importarem os ditos 20 annos de rendimento calculado pela decima, e mais 10 % dessa importancia, si o referido predio estiver alugado e os proprietarios forem maiores; si, porém, forem menores ou morarem nos predios que tiverem de ser indemnizados, ou forem corporações de mão morta, ou os predios estiverem no ultimo caso da regra 1.^a, a indemnização poderá ser elevada até 20 % acima de 20 annos de rendimento calculado pela decima. Si os predios forem de corporações que não paguem decima, ou pertencerem ao

Estado, e não estiverem comprehendidos na disposição da 2.^a parte do § 1.^o do art. 1.^o do decreto de 26 de junho de 1852, a avaliação se fará no primeiro caso, sobre a base do aluguel do predio com porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo a 20 %, e no segundo caso será a avaliação feita por estimativa, precedendo informação de dous engenheiros e dous mestres de obras designados pelo juiz do Cível;

3.^a A indemnização dos predios, que estiverem situados em localidades não sujeitas ao imposto da decima, será feita, segundo a avaliação a que se proceder sobre a base do seu aluguel, com a porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo de 20 %;

4.^a A indemnização daquelles a que por seu destino especial não puderem ser applicadas as regras dos paragraphos anteriores será feita segundo as regras estabelecidas para os terrenos no art. 12.

Art. 14. Os proprietarios dos terrenos e predios, pelos quaes devam passar as estradas de ferro autorizadas pelo Corpo Legislativo e concedidas a emprezarios ou companhias pelo Governo Imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das estradas.

Os emprezarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios.

Ficou, porém, entendido que terão os ditos proprietarios o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias que tenham sido destruidas ou damnificadas por esses exames.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento sobre a segurança, policia e conservação das estradas de ferro em trafego.

DECRETO N. 1.930 — DE 26 DE ABRIL DE 1857

Approva o regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do art. 1.^o do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852.

Em virtude do § 14 do art. 1.^o do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, Hei por bem approvar o regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, o qual, com esta baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857, 36.^a da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

REGULAMENTO

CAPITULO I

Construcção e conservação

Art. 1.º As estradas de ferro servidas por locomotivas, ou sejam administradas pelo Estado, ou por companhias anonymas, ou por qualquer individuo ou corporação, são vias publicas, e como taes sujeitas ás regras geraes da legislação concernentes ao arruamento, esgotos das aguas, edificação lateral, e quaesquer outras na parte em que não forem contrariadas pelas disposições do presente regulamento.

Art. 2.º Qualquer destas estradas será cercada de ambos os lados em toda a sua extensão.

Art. 3.º Na cidade do Rio de Janeiro e nas capitães das Provincias, até meia legua além do ponto que fôr designado pelo Governo, e dentro das villas atravessadas, se farão cercas ou muros, que não deixem passagem a um homem.

Exceptua-se o caso em que seja indispensavel percorrer longitudinalmente uma rua, porque então será o transitio sujeito ás regras espezias que o Governo julgar conveniente prescrever.

Art. 4.º Fóra dos limites do artigo antecedente far-se-hão vallas ou cercas capazes de vedar a passagem a bois ou cavallos.

Onde se fizerem cercas serão de preferencia as vivas de espinho de qualquer especie, que a administração da companhia mandará dobrar pelo menos uma vez por cada anno, sob as penas impostas nas posturas municipaes da Córte para os que não cumprem semelhante obrigação em seus terrenos.

Art. 5.º Nas divisas de terreno occupado por uma estrada de ferro ninguém poderá edificar sinão muro ou parede sem porta ou janella; deixar beirada de telhado para parte da estrada de ferro; nem correr para esta as aguas pluvias que cahirem sobre o mesmo telhado.

Art. 6.º Si a natureza do terreno e a sua orientação tornarem prejudiciaes as edificações lateraes por causa da sombra, a administração da estrada de ferro terá o direito de marcar a maxima altura dos muros, não excedendo de tres braças a minima distancia delles em que poderá qualquer levantar predios ou plantar arvores de grande crescimento.

Do juizo da administração, quando offender a propriedade de alguém, haverá recurso para o juizo arbitral, e da decisão deste para o Governo na Córte e para os presidentes nas Provincias.

Art. 7.º Sempre que qualquer pessoa tiver de edificar muro ou parede nas divisas da estrada de ferro, compete á administração desta marcar o arruamento.

Art. 8.º As disposições dos arts. 5.º e 6.º não vedam a conservação dos predios anteriormente existentes.

Comtudo, quando estes se houverem de reedificar, terá a administração da estrada o mesmo direito que compete ás

Camaras Municipaes para regularizar as construcções.

Art. 9.º As referidas disposições são sómente applicaveis ás estradas propriamente ditas.

As estações, os armazens e mais dependencias ficam sujeitas ao direito common em relação aos visinhos confrontantes.

Art. 10. As estradas de ferro não poderão impedir a navegação dos rios ou canaes, nem a circulação de quaesquer vias publicas, que de facto prestassem servidão ao tempo da concessão de qualquer estrada de ferro, ou de outras, que para o futuro, se abrirem, satisfeitas, porém, as clausulas dos artigos seguintes.

Art. 11. As pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada, podendo, porém, ser obrigados os donos dos barcos a arriar os mastros, si assim o exigir a altura das pontes, que serão fixas.

Art. 12. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos, existentes ao tempo da concessão, podem ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, ao nivel, construindo-se, porém, por conta da companhia ou pessoa a quem pertencer a estrada de ferro, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com signaes e guardas que forem precisos para os portões durante o dia e a noite. Terá neste caso a administração da estrada o direito de alterar a direcção das ditas ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos, ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e salva a disposição do § 11 do art. 1.º da lei de 26 de junho de 1852.

Art. 13. As vias publicas, que se abrirem depois da concessão de uma estrada de ferro, poderão atravessar a superior ou inferiormente ou quando fôr absolutamente indispensavel ao nivel, contanto que não lhe interponham o onus das obras necessarias nem qualquer outra despeza.

Os cruzamentos ao nivel não poderão estabelecer-se sem o consentimento expresso da administração da estrada de ferro, de cujas decisões haverá o recurso do art. 6.º.

Art. 14. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos do viaducto, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior, ouvindo sempre a administração da estrada de ferro.

Art. 15. Si o cruzamento fôr de duas estradas de ferro, a de mais moderna concessão ficará sujeita aos mesmos onus que as estradas ordinarias novamente abertas.

Art. 16. Em todos os cruzamentos de nivel haverá portões de um e outro lados.

Nos cruzamentos com as estradas publicas fecharão habitualmente a estrada.

de ferro, abrindo-se sómente para darem passagem aos comboios.

Serão construidos e collocados de modo que fechem a estrada publica até a passagem dos combois, apenas fôr avistado ou esperado qualquer trem.

Art. 17. Nos cruzamentos de caminhos de uso particular serão assentados sobre estes os portões ou cancellas, abrindo-se para a parte dos terrenos a que derem comunicação.

Art. 18. A administração da estrada do ferro poderá recusar passagem sobre os trilhos, quando assim julgar conveniente, a particulares, e fechar as que tiver concedido, comtanto que pague as devidas indemnizações, ou cômpre os terrenos privados da servidão.

Da recusa, porém, permittida neste artigo haverá o recurso do art. 6.º, com effeito suspensivo.

Art. 19. Sempre que uma estrada de ferro seguir ou cruzar ao nível uma rua ou estrada ordinaria, os carris não poderão ter mais de uma pollegada de altura sobre o chão da rua; em taes circumstancias se farão rampas lateraes, subindo ou descendo, as quaes nunca terão maior declive de que 5 %, podendo, todavia, ter declive inferior a 5 %, uma vez que o seu comprimento não exceda a cinco braças.

Art. 20. A administração de uma estrada de ferro não será obrigada a dar esgoto ao leito da estrada ou valletas lateraes.

Os donos dos terrenos contiguos não poderão embaraçar o mesmo esgoto, nem vedar que, para conserval-o, se façam em seus terrenos as obras necessarias.

Os que interceptarem ou destruirem qualquer destes esgotos, além de restabelecel-o á sua custa, soffrerão a multa de 20\$000.

Art. 21. Quando o leito da estrada fôr superior aos terrenos lateraes, a administração providenciará para que nos ditos terrenos não fiquem estagnadas mais aguas do que antes de construir-se a estrada de ferro.

Os interessados poderão compellir civilmente a administração da estrada de ferro ao cumprimento deste preceito.

Art. 22. Sendo os carris assentados em aterro, nenhuma excavação se poderá fazer em distancia menor do que a altura do aterro, contada esta distancia do pé do talude.

Exceptuam-se os aterros de 30 palmos e dahi para cima, para os quaes a minima distancia das excavações poderá ser sempre de 30 palmos.

Penas: multa de 50\$, além da obrigação de obstruir as excavações.

Art. 23. A menos de 50 braças de distancia de cada um dos carris exteriores da estrada de ferro ninguém poderá depositar materias inflammaveis, nem construir casas cobertas de sapé, folhas de palmeira, casca de páo ou de qualquer substancia inflammavel.

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnização.

Os infractores não terão direito a reclamação alguma, em caso de incendio ou explosão produzida por faiscas da fornhalha da machina, e serão responsáveis

civil e criminalmente pelo damno causado por taes incendios ou explosões.

Art. 24. Exceptuam-se das regras precedentes os depositos provisórios de productos agricolas no tempo da colheita.

Ainda neste caso, porém, incumbe aos donos acautelarem-se contra o incendio casual produzido pelas faiscas da fornhalha da locomotiva, não podendo por tal motivo ter direito a indemnização alguma.

Art. 25. A administração da estrada de ferro fará derribar as mattas, ou arvores que houver em terrenos devolutos, na distancia de 10 braças de um a outro lado da estrada.

Quando os terrenos forem occupados por particulares, procurará entender-se amigavelmente com estes, recorrendo á desapropriação, si não quizerem chegar a accordo.

Art. 26. E' prohibido:

1.º Fazer cavas em logares de onde as chuvas possam levar as terras para as valletas de esgoto da estrada de ferro;

2.º Atulhar as valletas por qualquer modo;

3.º Encaminhar para a estrada de ferro aguas pluvias ou quaesquer outras;

4.º Vedar de qualquer modo o escoamento da estrada de ferro;

5.º Depositar materiaes ou outros objectos quer na estrada de ferro, quer em logares de onde possam correr ou rodar para ella;

6.º Plantar arvores, cujas ramagens cubram qualquer porção do recinto da estrada de ferro;

7.º Deixar animaes mortos á flor da terra a menos de 100 braças de distancia dos trilhos exteriores.

Penas: multa de 50\$ e obrigação de reparar o damno causado.

Art. 27. E' tambem prohibido, e se reputará crime, ainda que do damno causado não resulte desastre:

1.º Introduzir de proposito animaes dentro do terreno occupado pela estrada de ferro;

2.º Cortar as cercas para lenha ou para qualquer fim, sem que seja na época de dobral-as, e sempre em presença de um guarda da estrada;

3.º Arrancar a grama ou outras plantas dos taludes;

4.º Derribar os postes e marcos;

5.º Destruir no todo ou em parte qualquer obra pertencente á estrada de ferro.

Penas: multa de 100\$ além do mais em que incorrerem segundo o Código Criminal.

Art. 28. Não estando murados ou edificados os terrenos lateraes á estrada de ferro, poderá a administração desta por occasião de reparos depositar temporariamente materiaes nos ditos terrenos e fizar os de que carecer durante as obras que estiver fazendo, comtanto que indemnize os prejudicados por qualquer damno causado.

CAPITULO II

POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO E SUAS DEPENDENCIAS

Art. 29. Nenhuma estrada de ferro será aberta ao transitio publico sem ter-

se previamente reconhecido por exame mandado fazer pelo Governo na Côrte, e pelos presidentes nas Provincias, que offerece a devida segurança.

Art. 30. Todas as regras policiaes estabelecidas para as estradas de ferro, ou seja nos regulamentos do Governo ou nos da respectiva administração devidamente approvados, comprehenderão, além da estrada de ferro propriamente dita, os taludes, cavas, fossos, caminhos lateraes, desvios, estações, armazens, cercas vivas, muros, pontes de embarque, officinas, depositos e quaesquer obras de que dependa o trafego da linha ferrea.

Art. 31. Ao entrar em serviço uma estrada de ferro deverá a respectiva administração apresentar ao Governo uma planta descriptiva de toda a linha e obras accessorias, a qual será depositada nos archivos publicos.

Por esta planta se resolverão quaesquer duvidas que na pratica possa offerecer a execução do artigo antecedente e dos seguintes.

Art. 32. As estradas de ferro e suas dependencias assignaladas na planta não serão sujeitas á policia municipal.

O Governo Imperial as fará inspeccionar e punir as infracções pelos meios definidos neste regulamento.

Art. 33. Todas as pessoas e vehiculos que entrarem nas estações ou pateos, ou em qualquer ponto dos terrenos pertencentes á estrada de ferro, ficarão sujeitos, enquanto ali permanecerem, aos regulamentos e instrucções concernentes ao serviço e policia das estradas de ferro.

Art. 34. Nenhuma infracção do regimen das estações e dos carros, commettida por estranhos, será punida sinão depois que o infractor fôr advertido com palavras urbanas sobre a regra a que deve sujeitar-se e desprezar a advertencia.

Art. 35. Em todas as salas de espera das estações estará patente, em logar bem accessivel á vista, um quadro contendo em typos bem legiveis os arts. 33 e 34.

Art. 36. Haverá sempre no escriptorio de cada estação um ou mais exemplares do presente regulamento, de todas as instrucções concernentes ao serviço e policia da estrada de ferro, que poderão ser examinados e consultados por qualquer pessoa, não tendo, porém, esta o direito de o levar consigo sob nenhum pretexto, nem mesmo para as salas contiguas.

Cada chefe de comboio terá igualmente um exemplar, de que fará o uso que entender conveniente para as infracções, e cuja leitura permittirá aos viajantes que o exigirem.

Art. 37. Extractos do mesmo regulamento e instrucções serão fornecidos aos machinistas, foguistas, guarda-freios, guardas da estrada e quaesquer agentes ou empregados da estrada na parte concernente ás funcções de cada um.

Art. 38. Desde o pôr do sol até a chegada ou passagem do ultimo comboio haverá nas estações luzes exteriores, quer da parte dos trilhos, quer da entrada do publico.

Haverá tambem luzes nas passagens ao nivel das estradas publicas, sempre que fôr necessario.

Art. 39. As horas de partida e chegada

de cada comboio e da passagem pelas estações intermedias, serão annunciadas repetidas vezes e affixadas em editaes em todas as estações.

Não poderão ser alteradas sem aviso ao publico com anticipação de oito dias pelo menos.

Exceptuam-se os casos em que o contrario exigir a segurança publica, nos quaes a administração da estrada submeterá ás modificações que forem ordenadas pelo Governo na Côrte e pelos presidentes nas Provincias.

Art. 40. Qualquer estrada de ferro deverá manter um guarda em cada cruzamento de via publica ao nivel.

Onde forem longos os intervallos destes cruzamentos haverá maior numero de guardas, de sorte que não esteja a cargo de cada um mais de 1.500 braças de via ferrea.

Nas visinhanças das grandes povoações a extensão de braças poderá ser reduzida ao limite que o Governo marcar.

Art. 41. As obrigações dos guardas, seus distinctivos, os signaes que devem empregar, as multas e mais penas, em que puderem incorrer pelas infracções que commetterem, serão definidas em regimento especial approvado pelo Governo.

Art. 42. Ninguem poderá parar nos cruzamentos ao nivel nem entrar no recinto da estrada de ferro sinão os empregados da estrada exercendo suas funcções e as autoridades nos mesmos casos em que podem entrar nas casas particulares.

Pena: 5\$ de multa.

Em qualquer destas excepções os dois guardas mais proximos arvorarão immediatamente o signal de pararem os trens para evitar-se o perigo.

Art. 43. Todos os empregados de uma estrada de ferro usarão de um distinctivo bem visivel, tendo-o no braço os que servirem nas estações e no chapéo os que andarem nos comboios ou estacionarem na estrada.

Os guarda-freios dos comboios e os simples guardas andarão armados de sahre; o chefe dos comboios sómente poderá trazer tambem armas de fogo.

Art. 44. A administração de qualquer estrada de ferro terá o direito de reter os animaes, se aqui encontrarem no recinto cercado da estrada até que lhe sejam pagas a multa e despezas; e quando estas cubram o valor do animal, o de fazel-o vender em leilão publico para seu pagamento.

Art. 45. Ninguem, nem a propria administração, póde dar ou vender licença para servidões em sentido longitudinal da estrada de ferro.

Si alguma se abrir abusivamente, não se poderá, para conserval-a, allegar-se a posse, embora de anno ou de mais.

Art. 46. Nas passagens estabelecidas para commodidade de um só proprietario, ou ainda de um proprietario e seus aggregados ou arrendatarios, a via ferrea estará sempre livre e os portões fechados, abrindo-se estes e tornando-se a fechar, excepto nas horas prohibidas a cada individuo ou vehiculo que tiver de atravessar a estrada de ferro.

Art. 47. A administração da estrada não será obrigada a manter guardas nas passagens a que se refere o artigo antecedente.

O proprietario a quem fôr concedida a passagem pôde possuir duas ou mais chaves dos portões e entregal-as a quem lhe parecer, contanto que seja o mesmo proprietario o unico responsavel pela infracção do regulamento.

Art. 48. A cada proprietario, que tiver uma passagem ao nivel, se dará nota por escripto das horas em que fôr prohibido o transito através da via ferrea.

Pena: 50\$ de multa por cada infracção.

Art. 49. Todo o occupante de um terreno (seja ou não sua propriedade) que confinar com a estrada de ferro e estiver della separado por uma cerca de espinhos, por elle feita para seu uso, é obrigado a dobral-a uma vez por anno.

Na época propria o guarda do districto o avisará, e não se começando o serviço, em tres dias, o participará ao chefe da estação mais proxima, o qual fará por escripto segunda intimação, marcando o prazo de cinco dias.

Art. 50. Findo o segundo prazo terá a administração da estrada o direito de mandar fazer o serviço por conta do omisso e de cobrar delle executivamente a despeza que com isto fizer.

Art. 51. Os ramos e os galhos cortados serão lançados para a parte do dominio particular, ao qual pertencerão, salvo si a cerca tiver sido feita pela administração da estrada de ferro.

Art. 52. Percorrendo no recinto da estrada ou parando nos cruzamentos qualquer pessoa extranha, salvo as excepções do art. 42, o guarda que a avistar, ainda que esteja no districto de outro, advertir-lhe-ha com palavras urbanas para que saia, e não sendo attendido a prenderá.

Art. 53. Igualmente deverá qualquer guarda prender, quando o puder fazer dentro do recinto da estrada, o infractor dos arts. 26 e 27.

Art. 54. O guarda, que nestes casos, effectuar uma prisão conduzirá o preso á estação mais proxima, si a distancia e o tempo o permittirem sem prejuizo de outros deveres a seu cargo. No caso contrario o entregará ao chefe do 1º comboio que passar, o qual o deverá conduzir até aquelle ponto.

Art. 55. O administrador da estação, ouvindo em presença de dous empregados a parte verbal da pessoa que conduzir o infractor, a reduzirá a termo assignado por elle e pelos referidos dous empregados, com o qual procederá na fórma dos arts. 57 ou 59.

Art. 56. Não podendo prender o infractor, o guarda tomará notas do que occorrer para participar nas occasiões e pela fórma que lhe prescrever o seu regimento.

Art. 57. O infractor, que fôr preso por um guarda, será posto em liberdade si quizer pagar na estação, a que fôr conduzido ou remetido, a multa em que incorreu, e, sendo esta arbitrada entre limites, o minimo da estabelecida pelo regulamento.

Art. 58. Em caso de abuso da parte dos guardas, os prejudicados pagarão a multa para se libertarem de constrangimento, terão direito contra os ditos guardas, e quaesquer acções civis ou criminaes estabelecidas pelas leis do paiz, devendo

além disto a administração restituir a multa, sempre que a tiver recebido.

Este direito prescreve no prazo de seis mezes.

Art. 59. Os que recusarem pagar as multas serão remetidos com o termo, de que trata o art. 55, á autoridade policial mais proxima, a qual procederá como fôr de direito.

Art. 60. Da conducção destes presos poderão ser encarregados os guardas armados, mas nunca se empregarão cordas ou ferros.

Art. 61. Todos os objectos esquecidos pelos viajantes nas estações ou nos carros, não sendo reclamados no prazo de tres dias, serão remetidos á estação que existir na séde da administração central, e virão acompanhados de informação escripta do dia e logar em que foram achados.

Art. 62. Estes objectos serão recolhidos a um deposito e registrados em livro especial, rubricado na fórma do art. 153.

Art. 63. De tres em tres mezes se publicará a lista dos objectos existentes no deposito, e os que não forem reclamados em 10 dias da data do annuncio serão remetidos ao deposito publico, onde a seu respeito se procederá segundo a legislação concernente aos bens de evento.

Art. 64. O mesmo destino terá no prazo de seis mezes todo o volume conduzido a frete e não reclamado.

Art. 65. Exceptuam-se das disposições precedentes o volume não reclamado ou o objecto esquecido que forem responsaveis por pagamento de frete: neste caso a administração terá direito de vender em hasta publica, no fim de seis mezes, o dito volume, ou objecto, e deduzido o frete, seguir-se-ha a respeito do restante o disposto no final do art. 63.

CAPITULO III

INSPECÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO TREM RODANTE

Art. 66. Nenhuma locomotiva poderá entrar em serviço sem que passe pelos exames e experiencias que a engenharia aconselhar, em presença do engenheiro fiscal do Governo, ou de quem o mesmo Governo determinar, o qual terá o direito de exigir repetição dos ensaios, ou outros que julgar necesarios.

Art. 67. A opposição por escripto do engenheiro fiscal ou de pessoa commissionada, segundo o artigo antecedente, que assistiu á experiencia, suspende o emprego da locomotiva; mas a administração da estrada pôde exigir nova experiencia em presença de arbitros, que decidirão sem appellação.

Art. 68. Será aberto a cada locomotiva um registro especial, do qual conste a data em que começou a trabalhar, o seu custo, a despeza que costuma fazer por dia e por viagem, o numero de leguas que anda, a qualidade, o tempo e o custo dos concertos que tem tido, e todas as circumstancias que decorrerem na duração da machina.

Art. 69. Ninguem, excepto o machinista e o fogueista, poderá subir á locomotiva ou ao carro das provisões (*tender*) sem licença escripta de quem dirigir como chefe a circulação da estrada.

Exceptua-se o engenheiro fiscal ou quem suas vezes fizer, declarando os motivos ao chefe do comboio.

Art. 70. Cada comboio será movido por uma só locomotiva, excepto nas rampas que possam exigir machinas de reforço.

Art. 71. A locomotiva ou locomotivas marcharão sempre na frente do comboio; e só poderão ir na rectaguarda ou empurrando os carros nas manobras das estações, em casos de accidentes, ou por motivos imperiosos ou imprevistos. Nestes mesmos casos só poderão ir por esta fórma até a linha de desencontre mais proxima, e a velocidade nunca excederá de duas leguas por hora.

Art. 72. Nos comboios haverá um chefe a que obedecerão todos os outros empregados. Haverá também pelo menos um machinista e um fozuista, para cada machina.

Art. 73. Deverá haver pelo menos um guarda-freio por cada trem de seis carros, dous por trem de sete a 12, tres por trem de 19 a 24, cinco para 25 carros e assim por diante.

Art. 74. Cada comboio deverá conter carros das tres classes de viajantes em numero sufficiente a juizo do engenheiro fiscal do Governo, sem que todavia o numero de vehiculos do comboio exceda ao maximo que o Governo marcará, quando lhe fôr apresentada a planta da estrada de que trata o art. 31.

Art. 75. Nenhum comboio se moverá sem levar a ferramenta e os sobressalentes necessarios para os pequenos reparos occurrentes.

Art. 76. De noite a locomotiva terá um lampeão ou pharol de cor que facilmente se distinga de qualquer luz ordinaria.

Estes e outros signaes de qualquer natureza que sejam constarão de um regimento proposto pela administração e approvedo pelo Governo, sem cujo accôrdo não poderão ser alterados.

Art. 77. Cada carro de viajantes deverá conter:

Exteriormente a indicação da classe, numero do carro e nome da companhia proprietaria.

Interiormente em caracteres bem legiveis a lotação, e uma instrucção resumida das principaes regras a que devem sujeitar-se os viajantes.

Art. 78. O assento para cada pessoa não terá menos de dous palmos de largura e dous e meio de fundo.

Em cada carro ou compartimento de carro haverá luz nas viagens de noite.

Art. 79. Nos comboios, que conduzirem viajantes, será absolutamente prohibido transportar substancias sujeitas á explosão ou facilmente inflammaveis.

Os que infringirem esta disposição, occultando taes materias, ficarão responsaveis civil e criminalmente por todos os accidentes que dahi resultarem.

Art. 80. O Governo poderá exigir que no logar do deposito das machinas haja constantemente um carro com todos os instrumentos e preparos que forem necessarios, para occorrer promptamente a qualquer accidente; e bem assim machinas de socorro ou de reserva, em estado de poderem immediatamente partir, nos pontos que forem designados pela administração. A este incumbe estabelecer as regras que se deverem seguir nos

casos de pedido de socorro e de partida das machinas para prestal-os.

Art. 81. O Governo na Côrte, ou os presidentes nas provincias, todas as vezes que julgarem conveniente, poderão mandar instruir exames sobre as locomotivas, e sobre todo o trem rodante da estrada de ferro.

CAPITULO IV

CIRCULAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 82. Qualquer passageiro terá direito ao logar, cujo bilhete houver comprado.

Si por acaso não chegarem os logares, ou por outra circumstancia, filha de culpa da administração, achar-se aquelle sem o seu logar, soffrerá esta uma multa igual a dez vezes o valor do bilhete.

Art. 83. No preço de transporte do viajante se comprehenderá o das suas bagagens, contanto que não tenham peso maior de tres arrobas e um volume excedente de 12 palmos cubicos.

Passando deste peso o volume, a administração da estrada poderá cobrar o respectivo frete.

O enfardamento das bagagens de mais de um passageiro em um só volume não dará a este o direito de exceder os limites do artigo antecedente.

Art. 84. Si o viajante ao comprar o bilhete declarar que leva na bagagem dinheiro, joias, pedras preciosas, ou qualquer objectos notoriamente excedentes em valor aos que communmente constituem a bagagem propria de um viajante, a administração terá direito de verificar a exactidão do manifesto, e poderá cobrar por este transporte o que constar da tarifa, ficando responsavel pelos valores manifestados.

Art. 85. Em falta da declaração preecedente a administração responderá pelas bagagens, mas perdida alguma, a estimação para a paga só comprehenderá objectos de uso ordinario dos viajantes e não outros valores não manifestados, embora se prove que existiam.

Art. 86. Si a administração vender para a mesma hora bilhetes que excedam as facultades do comboio, será obrigada á fazer partir outro comboio sem mais demora do que a indispensavel á policia da estrada e á segurança do transitio. Não o fazendo ficará sujeita á comminação do art. 82.

Art. 87. Nenhum comboio poderá partir de uma estação sem que o machinista examine com muita particularidade o estado da locomotiva, dos carros de provisões, e dos freios, em geral o de todos os outros carros.

Art. 88. Não se dará signal de partida antes de se fecharem as portinholas.

O dito signal se repetirá dous minutos depois, e só então se porá o comboio em movimento.

Art. 89. No intervallo entre o primeiro signal de partida e o definitivo ninguém poderá entrar ou sair dos carros, excepto por força maior, retardando-se neste caso o ultimo signal.

Art. 90. Salvo caso de força maior, nenhum comboio deverá parar sinão nos pontos annunciados ao publico.

A parada onde houver desvios nunca será na via destinada á circulação dos trens.

Art. 91. A velocidade dos carros será diminuida 300 braças antes de qualquer cruzamento ao nível, ou de qualquer ponto de parar, por fórma que o comboio possa parar completamente antes de chegar a qualquer dos bons pontos, si assim o exigirem as circumstancias.

Nas estações a diminuição deverá ser tal que as machinas em regra precisem de novo impulso para chegarem ao lugar de embarque.

Art. 92. Em qualquer estrada de ferro deverá haver um regimento de signaes aprovado pelo Governo.

Além do telegrapho electrico e dos signaes usados nos comboios se empregarão signaes fixos na estrada das estações, nos cruzamentos ao nível das ruas publicas, nas bifurcações, e em todos os pontos que pela maior possibilidade de accidentes se puderem considerar perigosos.

Art. 93. O Governo terá sempre o direito de exigir precauções especiaes para as fortes rampas e longos subterraneos.

Art. 94. Nenhum comboio de viajantes poderá exceder em velocidade a cinco leguas por hora, nem os de mercadorias a tres. Esta velocidade, porém, poderá ser elevada com consentimento do Governo.

Art. 95. Onde os trilhos forem assentados ao longo de uma rua, franca ao transitto ordinario, a velocidade não excederá a duas leguas por hora, ou seja motor a vapor ou a força animal.

Art. 96. A pessoa que de proposito collocar sobre os carris algum estorvo ou destruir qualquer parte essencial da estrada, ou por qualquer modo provocar accidentes, ainda que estes sejam evitados por acto alheio á vontade do delinquente, soffrerá a pena de prisão de um a oito annos, além da reparação do damno causado á estrada de ferro.

Si, porém, resultarem contusões, ferimentos ou mortes, além de soffrer as penas decretadas neste artigo, será processado como autor de taes contusões, ferimentos ou mortes.

Art. 97. A pessoa que para qualquer fim derribar matto nas visinhanças da estrada de ferro deverá fazel-o de modo que não obstrua os trilhos.

O infractor será sujeito ás comminações do artigo antecedente.

Art. 98. Si algum dos crimes de que tratam os dous artigos antecedentes fór committido por uma reunião de pessoas que constitua sedição, rebellião ou insurreição, serão por ella puniveis como autores tambem os que o forem por qualquer destes crimes, embora o fim delles fosse diverso.

Art. 99. Os empregados que por omisão ou negligencia derem causa a accidentes, si destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

Havendo ferimento ou morte serão, além disto, processados e punidos na fórma do Código Criminal.

Art. 100. O machinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou,

será punido com prisão de seis mezes até dous annos, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 101. Qualquer comboio poderá transportar, além das malas do Correio, cartas particulares, selladas, inutilizando o sello por dous traços de tinta.

A administração da estrada de ferro não será responsavel pelas cartas sem sello que se acharem nas bagagens ou occultas sem culpa sua nos volumes transportados.

Art. 102. E' prohibido a qualquer passagiro:

- 1.º Viajar nos carros sem bilhete;
- 2.º Viajar em carro de classe superior da que faz menção o seu bilhete;
- 3.º Entrar ou sahir sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir;
- 4.º Sahir em qualquer lugar que não seja nos pontos da estação, e estando o comboio completamente parado;
- 5.º Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra;
- 6.º Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim si a administração julgar conveniente estabelecer-os; e nas salas das estações, emquanto ali permanecerem senhoras, salvo si a sala tiver aquelle destino especial;
- 7.º Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando consigo cães, ou pacotilha que aos outros incommode, ou materias inflammaveis, ou arma de fogo, salvo fazendo neste ultimo caso verificar por um empregado da estrada que a arma está descarregada.

Art. 103. Os cães poderão ser transportados com mordaca nos carros de animaes, aos preços da tabella para carneiros.

Art. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102 será advertido com civilidade pelos empregados da estrada de ferro; si depois de primeira e segunda admoestações persistir na infração, será posto fóra do estabelecimento, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprada, si não tiver começado á viagem.

Si a infração de alguma das referidas disposições fór committida durante a viagem, tomar-se-ha nota do facto e proceder-se-ha na fórma dos arts. 55, 57 e 59, afim de ser-lhe applicada a multa de 20\$ a 50\$ em que incorrerá.

CAPITULO V

TRAFEGO E COBRANÇA DE TAXAS

Art. 105. Qualquer tarifa de fretes de uma estrada de ferro conterá preços distinctos para as seguintes classes:

- 1.º Generos de importação em geral;
- 2.º Ditos de exportação;
- 3.º Ditos alimenticios, sejam importados, ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas;
- 4.º Carvão, lenha, materias para construcções, excepto madeira;
- 5.º Estrume e outras substancias de utilidade á lavoura e de valor insignificante em relação ao volume;
- 6.º Madeira em geral;
- 7.º Animaes vivos de differentes especies;
- 8.º Viajantes das tres classes;

9.º Locomotivas e carros de qualquer especie.

Art. 106. As tres primeiras classes serão taxadas por arroba para cada legua. A 4.ª e 5.ª por palmo cubico.

A 7.ª e 8.ª por cabeça.

A 9.ª por legua.

As madeiras, por pal o de cumprimento, classificando-se as bitolas e taxando cada uma em separado.

Art. 107. Podem ser exceptuados dos preços geraes da tarifa e pagar maior frete:

1.º Qualquer massa indivisivel pesando mais de 10 arrobas;

2.º Qualquer volume excedendo a 50 palmos cubicos;

3.º Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobílias, pianos e outros;

4.º Os de condução perigosa como polvora e outras materias inflammaveis;

5.º Os de grande valor, como moeda, metaes preciosos e outros desta natureza;

6.º Os volumes de bagagem excedente á permitida, segundo o art. 83.

Art. 108. A massa indivisivel superior a 50 arrobas de peso, ou 300 palmos cubicos de volume será objecto de ajuste, e a administração da estrada poderá recusar taes cargas, si lhe não convierem.

Art. 109. No calculo dos fretes as frações de legua, arroba ou outra unidade serão contadas por unidades inteiras, si excederem de 1/2 e por meias unidades si estiverem abaixo deste limite.

Art. 110. As tarifas approvadas pelo Governo serão publicadas nos jornaes pelo menos uma vez por semana.

Nenhuma alteração nos preços se poderá fazer effectiva sem annuncio prévio com um mez de antecedencia.

Art. 111. Das cargas recebidas se expedirá um conhecimento de talão, cujo numero será lançado com tinta em cada volume no acto do recebimento.

Cada talão sómente abrangerá as cargas que forem remetidas de uma vez por uma só pessoa a outra ou uma só firma commercial.

Art. 112. A remessa far-se-ha pela ordem da numeração, salvo convindo o dono da demora.

Quem quizer ser preferido para uma remessa immediata, com preterição de outras cargas, pagará frete duplo.

Art. 113. A entrega das cargas se fará mediante restituição dos conhecimentos, os quaes, inutilizados por um carimbo na estação que tiver feito a entrega, serão devolvidos á que remettera as cargas.

Art. 114. Em falta do conhecimento, a pessoa a quem forem enviadas as cargas, verificadas a sua identidade a contento da administração, poderá recebê-las, passando recibo em um livro de talão.

Estes recibos para os fins do art. 113 substituirão os conhecimentos, que ficarão por elles annullados.

Art. 115. Em falta do recibo precedente, apresentando-se o conhecimento sem carimbo da entrega, será a administração da estrada responsavel pelas cargas extraviadas; salvo os casos em que na fórmula das leis cessar esta responsabilidade.

Art. 116. A responsabilidade, porém, comprehenderá sómente o valor real e

immediato dos volumes extraviados e não os lucros que da sua entrega eram esperados.

Art. 117. O trafego das estradas de ferro, pelo que toca ás avarias dos generos, ficará sujeito ás disposições doCodigo Commercial sem excepção alguma.

Art. 118. Quem declarar falsamente o conteúdo de um ou mais volumes para pagar menor frete, será obrigado a pagar frete duplo dos objectos não manifestados.

Si antes de descobrir-se a fraude extraviar-se um destes volumes, se poderá reclamar os valores declarados, embora prove concludentemente que outro era o conteúdo.

Art. 119. Poderá qualquer pessoa reunir muitos volumes em um só e pagar o frete deste, contanto que:

1.º Se contenha nos limites de peso e volume fixados no art. 107, §§ 1.º e 2.º, e art. 108.

2.º Seja o volume total remetido a uma só pessoa, para a distribuição.

Art. 120. A pessoa que infringir as disposições do artigo antecedente ficará sujeita ás comminações do art. 118. E, extraviado o volume, só poderá ter acção contra a administração a pessoa a quem era remetido o volume total e não cada uma daquellas a quem se destinavam os parciaes.

Art. 121. Si morrerem animaes transportados por uma estrada de ferro, sómente poderá cobrar o seu valor, provando-se que por culpa da administração foram demorados mais tempo do que era necessario, que foram maltratados durante a viagem ou excedidas as lotações dos carros.

CAPITULO VI

DAS MINAS E SUBTERRANEOS

Art. 122. O direito de desapropriação exercido por qualquer empresa de estrada de ferro, individual ou collectiva, estende-se não sómente aos terrenos e benefitorias comprehendidas nas plantas, mas tambem ás minas de carvão, de arêa e as pedreiras, ou quaesquer materiaes necessarios ás construcções, situados nas visinhanças da estrada.

Art. 123. Os proprietario; de taes minas poderão evifar a desapropriação fornecendo os materiaes por ajuste amigavel e preços razoaveis, ou consentindo na sua extracção.

Art. 124. O mesmo direito subsistirá, não só durante a construcção, mas tambem durante as obras de conservação e reparos que exigirem o emprego dos materiaes.

Art. 125. As pedreiras e minas sujeitas á explosão, situadas nas immedições de uma estrada de ferro em effectivo trafego não poderão ser aproveitadas sem as cautelas que forem prescriptas pelo Governo, ouvida a administração, em relação á segurança do trafego.

Art. 126. Si qualquer pessoa particular ou mesmo o Estado abria subterraneo por baixo de uma estrada de ferro, em busca d'agua ou explorando mina, ou abrindo via de communicacão, ou para qualquer

outro fim, será obrigado a fazer as obras de segurança necessarias; e no caso de desastre, ou de deterioração causada pelo subterraneo á estrada de ferro, será responsavel não só pelo prejuizo immediato, mas pelas perdas e damnos resultantes da interrupção do trafego. Sendo pessoa particular, prestará previamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o Governo, na Côrte e para os presidentes das Provincias.

Art. 127. Aos mesmos onus fica sujeita a administração da estrada de ferro, que, abrindo um subterraneo para qualquer fim, prejudicar uma via de communição ou outra obra publica, anteriormente existente.

Si, porém, o prejuizo for causado á propriedade particular, haverá opção entre a indemnização pelo damno causado e a desapropriação total com approvação do Governo.

Art. 128. As minas de carvão que forem descobertas dentro da zona de uma estrada de ferro, poderão ser exploradas além destes limites, embora penetrando em terrenos de particulares, pagando-se as indemnizações que forem devidas, sem prejuizo do que a tal respeito dispuzer a legislação que regular a exploração e a lavra de taes minas.

Art. 129. A concessão para lavar e aproveitar as ditas minas e as de pedras preciosas, ouro ou qualquer metal, que forem descobertas nos exames preliminares, ou nos trabalhos definitivos da estrada de ferro, será regulada pela legislação concernente a este objecto e pelos contractos celebrados, ou que celebrarem com os respectivos emprezarios.

CAPITULO VII

INSPECÇÃO POR PARTE DO GOVERNO E IMPOSIÇÃO DE PENAS

Art. 130. Um engenheiro fiscal por parte do Governo exercerá constante inspecção sobre o estado de toda a estrada e suas obras, sobre o material rodante e sobre o procedimento da administração da estrada de ferro.

O engenheiro fiscal poderá ter os ajudantes que o Governo entender necessarios.

Cada um delles quando viajar em serviço terá passagem gratuita em qualquer comboio para si e um criado, sem que todavia possa transmitir este direito a outras pessoas.

Art. 131. O engenheiro fiscal examinará sempre que assim o entender conveniente os livros de receita e despeza e todos os mais relativos á circulação dos trens e cobrança dos fretes e terá o direito de exigir e colher os dados necessarios para os trabalhos estatísticos que houver de apresentar ao Governo.

Art. 132. O engenheiro fiscal participará ao Governo na Côrte, ou ao respectivo Presidente nas Provincias, todas as infracções dos regulamentos, instrucções ou contractos que commetterem as administrações das estradas de ferro si estas á primeira advertencia do mesmo fiscal não se derem pressa em corrigir o erro ou abuso.

O Governo mandará ouvir a parte accusada, abandonando em seguida o negocio, ou remetendo-o á Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, conforme julgar ou não o caso merecedor de processo.

Art. 133. A Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, nos casos a que se referem os dous artigos precedentes, poderá, si o julgar necessario, ouvir novamente as partes; feito o que julgará sem appellação, podendo impôr multa até 1:000\$000.

Art. 134. O mesmo processo seguirão todas as queixas de particulares contra as administrações das estradas de ferro; nestas, porém, os queixosos poderão requisitar que a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado tome conhecimento da queixa.

Art. 135. E' competente, para fazer as advertencias e intimações de que trata o art. 104, o chefe do comboio ou quem suas vezes fizer.

Quando, porém, o facto se der em uma estação, a pessoa que fôr intimada para retirar-se, em qualquer das hypotheses daquelle artigo, poderá appellar para o engenheiro fiscal do Governo.

Si o facto tiver logar na viagem o chefe do comboio, logo que seja possivel, sem prejuizo do serviço, lavrará termo delle com a sua assignatura, e de duas testemunhas de vista. Será responsavel civil e criminalmente pelos abusos que commetter no exercicio desta faculdade, prescrevendo esta responsabilidade no prazo de seis mezes da data do termo.

Si, porém, o chefe do comboio expedir alguém, e não lavrar o termo acima exigido no espaço de 24 horas, soffrerá a multa de 50\$ a 100\$, além da responsabilidade civil e criminal, que neste caso não prescreverá no prazo de seis mezes.

Art. 136. Para a imposição das multas decretadas neste regulamento contra pessoas estranhas á administração da estrada de ferro, o engenheiro fiscal do Governo terá a autoridade que tem os fiscaes municipaes para as multas por infracção de posturas.

As que, porém, recaírem em empregados da estrada serão impostas pela administração. A esta pertencerão uma e outras, e no caso de uma companhia anonyma, farão parte do fundo de reserva.

Art. 137. Com a declaração das multas impostas a estranhos assignadas pelo engenheiro fiscal do Governo, poderá a administração cobrar-as executivamente. Terão igual valor, com a rubrica do engenheiro, as contas de prejuizos a que se referem os arts. 26, 96, 97 e 126 e as da despeza feita por conta de particulares em dobrar as cercas que lhes pertencerem, ou reparar qualquer damno por elles causado, comtanto que taes contas sejam rubricadas pelo referido engenheiro.

Art. 138. Em todas as questões relativas ao alinhamento e altura dos muros ou paredes divisorias entre a estrada de ferro e os visinhos, abertura de portas, janellas, oculos, ou frestas em taes muros ou paredes, beiradas de telhados, canos de esgoto, e recuamento de construcções e plantações, a administração da estrada de ferro terá as mesmas fa-

culdades que as Camaras Municipaes para regularizar e aformosear as ruas publicas.

Ficarão salvos em todos os casos os recursos do art. 3º.

Art. 139. Nas reincidencias da mesma infracção, a multa será successivamente o dobro, o triplo, o quadruplo, etc., até perfazer a quantia de 1:000\$000.

Art. 140. Si alguma estrada de ferro se concluir sem as obras de protecção exigidas neste regulamento, o Governo ordenará a conclusão das mesmas obras; e conforme a gravidade do caso poderá mandar multar a administração por semelhante falta, e até suspender o trafego, si a segurança do transitio publico assim o exigir.

Art. 141. Sempre que um mesmo facto se achar sujeito a penas diversas impostas por este regulamento, applicar-se-ha sómente a maior.

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 142. A administração individual ou collectiva de uma estrada de ferro é civilmente responsavel pelos danos que causarem os seus empregados no exercicio de suas funcções.

Art. 143. As estradas de ferro com todas as obras annexas mencionadas na planha de que trata o art. 31, assim como o trem rodante, utensilios, mobilia das estações, e todas as cousas necessarias ao trafego e circulação da linha, não serão sujeitos a penhora nem a qualquer acção civil.

Esta isenção não comprehenderá as propriedades alheias ao trafego.

Art. 144. As estradas de ferro são inalienaveis, salvo por desapropriação do Governo, nos casos em que o permittirem os contractos, salvo a excepção do artigo precedente.

Art. 145. Sempre que a administração superior, ou directoria de qualquer outra estrada de ferro tiver sua séde fóra do paiz, serão exercidas por seus agentes, superintendentes ou representantes no Imperio, as funcções que neste regulamento se commettem á administração, quando forem de natureza que em consequencia de sua ausencia não possam por ella ser immediatamente preenchidas.

Art. 146. A palavra — administração — empregada em diversos artigos acima estabelecidos, comprehende não só a administração superior da estrada de ferro, como quaesquer agentes seus, segundo as attribuições de cada um, na conformidade dos respectivos estatutos, contractos ou instrucções.

Art. 147. Os caminhos de ferro construidos por particulares, dentro da sua propriedade, para seu uso privado e de sua familia, ou de sua industria particular, não serão sujeitos ás disposições deste regulamento.

Art. 148. Si alguns proprietarios vizinhos entre si combinarem para construir um caminho de ferro dentro das propriedades dos associados, e para seu uso exclusivo, ainda neste caso escaparão o dito caminho á acção do Go-

verno, embora tenha por termo uma estação de estrada de ferro.

Art. 149. Nos ultimos dous casos, o caminho de ferro não poderá tomar a frete viajantes nem cargas, sem licença do Governo, ficando, porém, sujeitos pelo facto da concessão a regra geral das estradas de ferro, no que forem applicaveis.

Art. 150. Os ramaes de qualquer especie, que forem necessarios para chamar freguezia para a estrada de ferro, gozarão sempre de direito de desapropriação dos respectivos terrenos e bemfeitorias. Estes ramaes, porém, em regra não serão privilegiados.

Art. 151. Todas as plantas, secções e quaesquer desenhos relativos á estrada de ferro, que houverem de ser apresentados ao Governo terão as respectivas escalas com a referencia ao palmo do Brazil, igual a 22 centimetros.

Art. 152. O Governo terá sempre o direito de fixar a natureza dos eixos e rodas que podem trabalhar em uma estrada de ferro, conforme as velocidades que nella forem permittidas.

Art. 153. Os livros da receita e despezas, os de entrada e sahida de mercadorias, e quaesquer que se julgarem importantes, serão rubricados pelo presidente da companhia quando este fór de nomeação do Governo, no caso contrario, ou na ausencia ou falta daquelle, pelo engenheiro fiscal.

Qualquer dos dous poderá incumbir a rubrica a pessoa de sua confiança, por despacho lançado na primeira folha.

Art. 154. Haverá em todas as estações um livro rubricado como os precedentes, no qual os viajantes escreverão as queixas que tiverem contra a administração da estrada, assignando-as com duas testemunhas.

Art. 155. Qualquer estrada de ferro deverá conter marcos de quarto em quarto de legua, ou de 750 em 750 braças. Os de leguas inteiras se distinguirão dos outros pelo seu tamanho.

Art. 156. Os contractos anteriores a este regulamento serão observados ainda na parte que a elle se oppuzer, guardada a disposição do artigo seguinte.

Os que se celebrarem para o futuro, respeitarão sempre as presentes estipulações, sob pena de nullidade.

Art. 157. As companhias de estradas de ferro que tem actualmente contractos com o Governo, reclamarão no prazo de oito mezes da publicação deste regulamento contra as disposições que lhes parecerem contrarias a seus contractos, os quaes neste caso serão respeitados.

Em falta de reclamação no prazo marcado, entender-se-ha que concordam a modificar os ditos contractos de conformidade com as presentes disposições.

Art. 158. O presente regulamento não será executado na parte em que contém disposições dependentes de medida legislativa, enquanto não forem approvadas pelo poder competente.

Art. 159. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 2.913 — DE 23 DE ABRIL
DE 1862

Amplia algumas disposições do regulamento para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approved pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857.

Tendo a experiencia demonstrado ser necessario tomarem-se algumas providencias relativas ao serviço das estradas de ferro, cuja regularidade pôde ser prejudicada pela má vontade ou negligencia dos machinistas ou foguistas, Hei por bem determinar que o regulamento de 26 de abril de 1857 para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro seja executado com as ampliações que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862, 41° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Ampliações de algumas disposições do regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approved pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857, a que se refere o decreto desta data.

Art. 1.º O machinista ou foguista que, inscripto no serviço da estrada ou contractado pela companhia, recusar-se, por proposito ou negligencia, a servir no comboio para que fôr designado, de modo que a viagem não possa, por sua falta, começar na hora marcada, será punido com prisão de 15 dias, a dous mezes, e multa de 50\$ a 100\$, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 2.º Combinando-se dous ou mais machinistas ou foguistas para deixarem de prestar os serviços a que são obrigados, seja qual fôr a causa que alleguem, serão punidos com prisão de um a tres mezes e multa de 100\$ a 200\$, salvo (como no artigo anterior) á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 3.º Ficarão isentos da pena, quando os factos a que se refere o artigo precedente se derem, em virtude de falta de pagamento, ou quando os contractos não forem cumpridos por parte da administração da estrada, em cuja hypothese ficará ella responsavel por todos os prejuizos, perdas e damnos que resultarem dessa falta.

Art. 4.º A administração da estrada fica obrigada, nos contractos que fizer de ora em diante com os machinistas ou foguistas, a inserir as disposições do art. 100 do regulamento de 26 de abril de 1857, assim como as dos que ora baixam approveds, afim de que taes

empregados não possam em tempo allegar ignorancia que os justifique.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

Lei concedendo, para a construção de estradas de ferro nas provincias, garantia ou fiança de juros.

DECRETO N. 2.450 — DE 24 DE SETEMBRO
DE 1873

Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás companhias que construírem estradas de ferro, na conformidade da lei n. 641, de 26 de junho de 1852.

Hei por bem sancionar e mandar que se execute a seguinte resolução da Assembléa Geral:

Art. 1.º A lei n. 641, de 26 de junho de 1852, será de ora em diante observada com as seguintes alterações:

§ 1.º A's companhias que, na conformidade do art. 2.º da referida lei, se propuzerem a construir vias-ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatísticos, que estas podem dar de renda líquida 4 %, fica o governo autorizado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantir juros, que não excedam de 7 %, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

§ 2.º Havendo garantia provincial o governo se limitará a afiançá-la.

§ 3.º O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas que servirem de principal comunicação entre os centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Provincia, enquanto esta estrada não produzir uma renda líquida, que dispense os ditos favores.

§ 4.º A somma do capital, a que o Governo por esta lei fica autorizado a conceder subvenção ou garantia de juros, não poderá exceder de 100.000:000\$000.

§ 5.º A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Provincias, a que o Governo houver feito applicação desta lei, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, e na deficiencia destes, por operações de credito para os quaes fica o Governo autorizado, dando de tudo conta annualmente á Assembléa Geral.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

José Fernandes da Costa Pereira Junior, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de setembro de 1873, 52° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento para as concessões de estradas de ferro geraes ou provinciaes

DECRETO N. 5.561 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1874

Approva o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Hei por bem approvar o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852 e 2.450, de 24 de setembro de 1873, relativos a concessões de estradas de ferro, que com este baixa, assignado por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 28 de fevereiro de 1874, 53.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento a que se refere o decreto desta data para a execução dos de ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Art. 1.º Compete ao Governo geral a concessão de estradas de ferro:

§ 1.º Que liguem duas ou mais provincias, a Côrte com as provincias e o Imperio com os estados limitrophes.

§ 2.º Que sejam especialmente destinadas ao serviço da Administração Geral do Estado ainda que circumscriptas nos limites do territorio provincial.

§ 3.º Que constituam prolongamentos das estradas actuaes pertencentes ao Estado ou por elle decretadas.

Art. 2.º Compete ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro:

§ 1.º Que não transponham os limites das respectivas provincias, salva a hypothese de haver com a mesma direcção, dentro de uma zona de 30 kilometros de cada lado, outra estrada pertencente á Administração do Estado ou já estabelecida ou iniciada pelo Governo geral.

§ 2.º Que sejam ramaes, convergentes a estradas da competencia do Governo geral, uma vez que se circumscrevam no territorio da Provincia.

Art. 3.º Compete cumulativamente ao Governo geral e ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro, no interior das provincias, que tenham por fim ligar os grandes centros de população aos portos maritimos, e possam ser consideradas como grandes arterias do movimento commercial da provincia.

A competencia neste caso resolve-se pela iniciativa e pela prestação de fundos.

Art. 4.º Podem as Administrações provinciaes contractar o prolongamento das estradas que actualmente pertencem ao Estado, ou foram por elle decretadas no interior das provincias, uma vez que obtenham do Governo a necessaria autori-

zação e expressa declaração de não pretender executar o mesmo prolongamento.

Art. 5.º A concessão de estradas de ferro da competencia do Governo geral far-se-ha mediante concorrência, ou independentemente deste meio, á companhia que offereça garantias sufficientes, sob as condições geraes expressas no presente regulamento e outras espezias que se julguem necessarias, e que serão publicadas previamente, no caso de concorrência.

Art. 6.º Terão preferencia para a concessão, dada igualdade de condições quanto á idoneidade, tempo de privilegio, extensão de zona privilegiada e responsabilidade do Thesouro:

1.º A companhia ou seu incorporador, que apresentar logo estudos definitivos da linha, organizados de conformidade com o presente regulamento.

2.º A companhia, ou seu incorporador, que prove pertencer-lhe a propriedade da idéa e ter promovido a realização della;

3.º As companhias emprezarias de estradas de ferro já construidas ou de construção adiantada, a respeito de linhas que sejam natural prolongamento das que tenham construido ou estejam construindo;

4.º A empresa de navegação fluvial que naturalmente se ligue á projectada estrada;

5.º A empresa que prove ter já construido, custeado e administrado satisfactoriamente alguma estrada de ferro.

Art. 7.º A concorrência versará especialmente sobre o prazo do privilegio, extensão da zona privilegiada, e, si houver concessão de favores pecuniarios, sobre o quantum da garantia de juro ou de subvenção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

Art. 8.º Quando o Governo não possuir os dados necessarios para designar o traçado de uma linha ferrea e as condições geraes de sua execução, deverão as companhias ou incorporadores de companhias, que pretenderem essa linha, exhibir, com documentos fidedignos: 1.º, o reconhecimento geral da zona que a projectada estrada tiver de atravessar, indicando as povoações e localidades a que ella directa ou indirectamente interessar; 2.º, os pontos obrigados e a extensão approximada da linha; 3.º, a estatistea da população e dos generos de exportação e importação das referidas localidades.

Art. 9.º O Governo poderá, segundo as circumstancias, conceder ás companhias que se propuzerem á construção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1.º Privilegio até 90 annos, contados da incorporação de companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da maxima zona de 30 kilometros de um e de outro lado e na mesma direcção, salvo si houver accôrdo com a empresa privilegiada. Esta prohibição não comprehende a construção de outras vias ferreas que embora, partindo do mesmo ponto, mais seguindo direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empresa foi con-

cedido privilegio, contanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3.º Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

§ 5.º Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção; bem como, durante o prazo que fór determinado no contracto, dos direitos do carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva enquanto a companhia emprezaria não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instruções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia emprezaria sujeita á restituición dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si provar-se que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lava de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgar conveniente conceder bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

§ 7.º Preferencia para aqquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia emprezaria distribuil-os por immigrants ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fór autorizado pelo Governo.

Art. 10. Além dos favores já mencionados, poderá o Governo conceder garantia de juro, até o maximo de 7 % sobre o capital despendido *bona fide*, ás companhias que se propuzerem construir estradas de ferro da competencia da Administração geral, ou decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciales, que sirvam de principal communicação entre os centros productores e os de exportação das provincias.

A concessão desta garantia ficará dependente da apresentação de planos definitivos e dados estatísticos, com os quaes se demonstre que a empreza poderá ter, pelo menos, 4 % de renda liquida.

Art. 11. Quando as estradas forem da exclusiva competencia do Governo Geral, ou por elle decretadas na hypothese do art. 3.º do presente regulamento, não vigorarão os contractos celebrados com as respectivas companhias emprezarias, em que se garantam juros ou se conceda subvenção kilometrica e os outros favores expressos no decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, sem que sejam approvados pelo Poder Legislativo.

Art. 12. Si uma estrada tiver sido decretada pela Assembléa Provincial com garantia de juro, e estiver nas condições do art. 10, o Governo poderá conceder á respectiva companhia ou emprezario todo ou alguns dos favores expressos no art. 9.º e, além disso, afiançar a garantia provincial por tempo não excedente a 30 annos, especificando no acto em que contrahir esta obrigação os termos em que poderá ser effectiva.

Art. 13. Si a assembléa provincial não tiver concedido garantia de juro, ou concedel-a inferior a 7 % á estrada nas condições do referido art. 10, poderá o Governo conceder garantia até 7 % ou a adicional precisa para completar este maximo.

Art. 14. A fiança concedida pelo Governo, nos termos do art. 12, bem como a garantia de que trata o artigo antecedente, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 15. Em vez de garantia de juro poderá o Governo conceder ás companhias emprezarias de estradas de ferro, que estejam nas condições do art. 10, subvenção não excedente a 5ª parte do capital orçado para construcção das mesmas estradas.

Esta subvenção far-se-ha effectiva á proporção que cada kilometro fór sendo construido.

Poderá igualmente tomar acções das referidas emprezas até o maximo acima indicado, não recebendo dividendos sinão quando a renda liquida da estrada atingir, em relação ao capital dos outros accionistas, o juro de 7 %.

Art. 16. Havendo subvenção em vez de garantia de juros, concedida pelas assembléas provinciales, o Governo limitar-se-ha a afiançal-as; podendo, porém, ampliar este favor até o limite do art. 15.

Art. 17. A subvenção kilometrica ou a fiança de subvenção kilometrica concedidas á estrada de ferro decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciales nos termos dos arts. 15 e 16, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 18. A concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou a simples fiança de taes concessões feitas pelas Assembléas Provinciales, dão ao Governo o direito de exigir das respectivas companhias emprezarias obrigações adicionais ás contrahidas para com as Administrações das Provincias, que julgar convenientes, na fórma do presente regulamento.

Art. 19. Não poderá ser outorgada garantia de juro, subvenção, ou fiança de juro, ou de subvenção concedida pelas Assembléas Provincias, a mais de uma estrada em cada provincia enquanto esta estrada não produzir renda liquida que dispense os mencionados favores.

Entende-se que existe renda liquida, para este effeito, desde que a empresa, durante tres annos consecutivos, realizar dividendos na razão do juro que tiver sido garantido ou affiançado pelo Governo, ou na maxima de 7 %, dado o caso da subvenção kilometrica, de conformidade com os artigos antecedentes.

Art. 20. São consideradas nas condições do art. 10, para concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou fiança de garantia de juro ou de subvenção kilometrica, as estradas de ferro que directamente, ou ligando-se a outras, servirem de principal communicação entre os centros produtores de qualquer provincia, e os mercados situados no litoral ou junto a rios e lagôas navegaveis da mesma ou de outra provincia, que tenham commercio maritimo ou internacional.

Art. 21. Nas concessões de estradas de ferro pelo Governo além das clausulas que forem convenientes em referencia a cada uma, serão expressas as seguintes:

§ 1.º Não poderão começar os trabalhos de construcção sem que tenham sido previamente submettidos á approvação do Governo o plano definitivo e o orçamento das despesas, bem como o relatório geral demonstrativo das obras projectadas.

Esse plano conterá:

1.º A planta geral da linha ferrea, na escala de 1:4000, em que serão indicados os raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nível distantes tres metros menor de 80 metros de cada lado, os campos, matas, terrenos pedregosos, e sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas;

2.º O perfil longitudinal, na escala de 1 por 400, para as alturas, e de 1:4000 para as distancias horizontaes, indicando a extensão e cotas dos declives;

3.º Perfis transversaes, na escala de 1 por 200, em numero sufficiente para a determinação dos volumes de obras de terra;

4.º Planos geraes das obras mais importantes, na escala de 1 por 200;

5.º Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, sistema de construcção e quantidade de obra;

6.º Tabella da quantidade de excavações para executar-se o projecto do transporte médio da remoção dos materiaes e sua classificação approximada;

7.º Tabella de alinhamento e seus desenvolvimentos, raios de curvas, cotas de declividades e suas extensões;

8.º Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas, feitas no terreno.

§ 2.º A estrada de ferro, suas dependencias e material serão bem conservados, de maneira que o trafego se effectue com facilidade e segurança, sob pena

de multa ou suspensão do serviço, ou do ser a conservação feita pela publica administração á custa da empresa.

§ 3.º A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transitto dos caminhos actuaes, e de outros que por commodidade publica se abrirem; nem as respectivas companhias terão o direito de exigir encargo, imposto ou taxa alguma, pelo cruzamento de outras estradas ou caminhos de qualquer natureza, devendo correr por sua conta a despeza para segurança do trafego nos pontos de intersecção dos referidos caminhos.

§ 4.º As empresas serão obrigadas a observar as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não vão de encontro aos respectivos contractos.

§ 5.º As companhias emprezarias terão seu domicilio legal no Imperio e pessoa que nelle as represente em referencia a todos os seus direitos e obrigações.

§ 6.º Findo o prazo da concessão, a não haver expressa estipulação em contrario, reverterão para o Estado todas as obras da estrada, bem como o respectivo material rodante, sem indemnização alguma.

§ 7.º Nos contractos serão marcados os prazos em que as companhias emprezarias deverão começar e concluir os trabalhos de construcção da estrada, comminando-se-lhes pena de multa ou de caducidade da concessão.

§ 8.º Logo que os dividendos da empresa excedam a 8 %, o Thesouro Nacional receberá uma quota do excesso da renda liquida, na escala que fôr estabelecida, para indemnização dos juros ou subvenção que tiver pago.

§ 9.º O Estado terá o direito de desapropriar a estrada passado o prazo de 15 annos; sendo o preço da desapropriação regulado, em falta de accordo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

§ 10. Os preços de transporte serão fixados em tabella approvada pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de condução no tempo da organização da mesma tabella.

§ 11. As tarifas, por esta fórma organizadas, não poderão ser elevadas sem approvação do Governo, e enquanto subsistir a garantia do juro concedida pelo Estado ou fiança de garantia provincial, tambem não poderão ser reduzidas sem essa approvação.

§ 12. Quando os dividendos excederem a 12 % em dous annos consecutivos, terá o Governo direito de exigir redução nas tarifas.

Art. 22. São igualmente obrigadas as companhias emprezarias:

§ 1.º A prestar os esclarecimentos ou informações que lhes forem exigidos pelo Governo, pelos presidentes das provincias por onde passar a estrada, pelos engenheiros fiscaes ou por outros funcionarios publicos, autorizados pelos mesmos presidentes ou pelo Governo.

§ 2.º A aceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre o uso mutuo das estradas de ferro que lhes

pertencam ou a outras empresas. Fica entendido que nas estradas de ferro subsidiadas pelo Thesouro, de conformidade com os arts. 10 a 19 do presente regulamento, o accôrdo das empresas interessadas não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que pactuarem e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

§ 3.º A transportar gratuitamente os dinheiros do Estado, bem como as malas do Correio e os empregados que as acompanharem.

§ 4.º A transportar com abatimento não menor de 50 % do preço das respectivas tarifas:

1.º Os juizes e escrivães, quando viajarem por motivo de seu officio;

2.º As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando forem em diligencia;

3.º Os officiaes e praças da Guarda Nacional, de Policia ou de 1ª linha, que se dirigirem a qualquer dos pontos servidos pelas linhas ferreas, por ordem do Governo ou das presidencias das provincias;

4.º Os colonos e immigrants, suas bagagens, utensilios e instrumentos aratorios;

5.º As sementes e plantas enviadas pelo Governo, ou pelas presidencias das provincias, para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores.

§ 5.º A transportar, com abatimento não inferior de 15 %, os passageiros e cargas do Governo, não especificados no paragrapho anterior.

§ 6.º A admitir gratuitamente, para praticarem no serviço da construcção ou custeio da estrada, os engenheiros ou estudantes da Escola Central, da Militar ou de outro qualquer instituto de engenharia que o Governo designar, não excedendo de 12.

§ 7.º A pôr á disposição do Governo, em circumstancias extraordinarias, logo que este exigir, todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo pagará a quantia que fôr convencionada pelo uso da estrada, não excedendo ao valor da renda média de periodo identico nos ultimos annos.

§ 8.º A estabelecer linhas telegraphicas para o serviço da estrada, pondo-as á disposição do publico mediante tarifas approvadas pelo Governo, ou entregando a este um fio especial para aquelle fim.

§ 9.º A não possuir escravos, nem empregar-os no serviço, quer da construcção, quer do custeio da estrada.

§ 10. A entregar trimestralmente, ao engenheiro fiscal, ou remetter ao presidente da provincia, um relatório circumstanciado do estado dos trabalhos de construcção, acompanhado da cópia dos contractos de empreitada que celebrar e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ella percorridas, da receita das estações, e da estatistica dos passageiros, sendo estes devidamente classificados.

Art. 23. As empresas que tiverem ga-

rantias de juro, subvenção, fiança de garantia ou de subvenção provincial, submeterão á approvação do Governo, antes do começo dos trabalhos de construcção e da abertura do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos. Qualquer alteração posterior dependerá igualmente de autorização do Governo.

Art. 24. Na concessão dos favores autorizados pelo decreto de 24 de setembro de 1873 o Governo attenderá, quanto seja possível, sem prejuizo das disposições expressas nos arts. 10 a 19 do presente regulamento, aos interesses de todas as provincias, dando preferenci ás estradas de ferro que, estando nas condições do dito art. 10, se adaptarem igualmente a um plano de viação ferrea que ligue as provincias entre si e com a Capital do Imperio.

Art. 25. Não poderá exceder a cem mil contos a somma dos capitais das empresas de viação ferrea, decretadas pelas assembleas provinciales, a que fôr concedida garantia de juro, subvenção ou fiança de juros ou de subvenção nos termos dos arts. 10 a 12 e 13 a 19.

Art. 26. A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas assembleas provinciales, e de conformidade com o presente regulamento, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, ou, na deficiencia destes, por operações de credito, dando de tudo conta o Governo, annualmente, á Assembléa Geral Legislativa.

Palacio do Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1874.—*José Fernandes da Costa Pereira Junior.*

Disposições especiaes sobre a concessão de estradas de ferro que teem fiança ou garantia de juros do Estado.

DECRETO N. 6.995 — DE 10 DE AGOSTO DE 1878

Estabelece bases geraes para a concessão das Estradas de Ferro com fiança ou garantia de juros do Estado.

Convindo estabelecer bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, em virtude dos decretos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873: Hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, assignadas por João Lins Vieira Cansanção de Simbú, do meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 10 de agosto de 1878, 57.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansanção de Simbú.

Clausula a que se refere o decreto n. 6.995, desta data

I

DO CAPITAL GARANTIDO

E' concedida ás empresas de estradas de ferro, em virtude dos decretos legis-

lativos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873, a fiança ou garantia do Estado dos juros de 7 % ao anno sobre o capital que for fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente á construcção de todas as obras das estradas de ferro, cujo privilegio lhes foi dado; para acquisição do material fixo e rodante e outros; linha telegraphica; compra de terrenos; indemnizações de hemeitorias e quaesquer despezas feitas antes ou depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até sua conclusão e acceitação definitiva e serem ellas abertas ao trafego publico.

§ 1.º O capital fixo mencionado nesta clausula é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificio de qualquer natureza, ou se referir ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica.

Todos estes planos e mais desenhos, documentos e requisitos, uma vez definitivamente approvados, não poderão ser alterados, no todo ou em parte, sem prévia approvação do Governo.

Os planos e mais desenhos de detalhe necessarios á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tuneis, ou os de qualquer edificio da estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do fiscal por parte do Governo um mez antes de dar-se começo á obra, e si, findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quer approvando quer exigindo modificações, serão elles considerados como approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as, e si o não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Si alguma alteração fór feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia ou á fiança dos juros sobre o capital que si tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém a alteração for feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

II

DO MODO DE TORNAR EFFECTIVA A FIANÇA OU A GARANTIA

A fiança ou garantia de juros far-se-ha effectiva, livres de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez depois de

findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1.º Enquanto durar a construcção das obras os juros de sete por cento (7 %) serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo, e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim as companhias apresentarão ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que regulou a fiança ou garantia dos juros sobre o capital fixo.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras, que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á fiança ou á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pelas companhias, como sejam: taxas de transferencias de acções, etc.

§ 3.º Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e appparelhos de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e appparelhos acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4.º Entregue a estrada ou parte desta ao transitio publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 5.º Além da quantia necessaria á construcção das obras em cada anno, a que se refere a parte 2ª do § 1.º da clausula 2ª, as companhias poderão fazer uma chamada de capitaes no principio do primeiro anno, no valor de 10 por cento (10 %) do capital garantido para attender ás despezas preliminares que tiverem feito antes de encetarem-se os trabalhos da construcção da estrada.

III

FAVORES DIVERSOS

Além da fiança ou da garantia a que se refere a clausula 1ª ficam igualmente concedidos ás emprezas das estradas de ferro os seguintes favores:

§ 1.º Privilegio pelo tempo já fixado no decreto da concessão, contado da incorporação da companhia, não podendo o Governo conceder durante esse tempo outras estradas de ferro dentro da zona de 20 kilometros medidos de um e de outro lado do eixo da estrada, e na mesma

directão desta, salvo accôrdo com a companhia.

Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, sigam direcções diversas e possam approximar-se até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.º Cessão gratuita de terrenos nacionaes devolutos, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, exceptuadas as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3.º Direito de desapropriação, na fórmula do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, de terrenos do dominio particular, predios e bemfeitorias que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos nacionaes devolutos, indispensaveis á construcção e conservação da estrada.

§ 5.º Isenção de direitos de importação sobre todo o material destinado ao leito da estrada, linha telegraphica, pontes, viaductos, estações, officinas, utensilios e trem rodante, bem como durante o prazo de 20 annos, depois de aberta ao trafego a estrada ou qualquer parte desta, dos direitos de importação sobre o carvão de pedra ou de qualquer combustivel destinado ás officinas e custeio da mesma estrada.

Esta isenção não se fará effectiva enquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda, na provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, devidamente informada pelo engenheiro fiscal por parte do Governo, que as fixará annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Cessará este favor, ficando as companhias sujeitas ao pagamento dos direitos e á multa do dobro dos mesmos, imposta pelo Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, si provar que a companhia alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelle ministerio ou da presidencia da provincia e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.º Preferencia em igualdade de circumstancias, para lavrar minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que devem ficar sujeitas as companhias.

§ 7.º Preferencia para aquisição de terrenos devolutos nacionaes existentes, á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo prego minimo da Lei de 18 de setembro de 1850, si as companhias distribuill-os por immigrants ou colonos que importarem e estabelecerem, não podendo, porém, vendel-os a estes, sem estarem devidamente medidos ou demarcados, por prego excedente ao que for autorizado pelo Governo.

IV

CAUSA DE CADUCIDADE DO PRIVILEGIO, DA FIANÇA OU DA GARANTIA DE JUROS E MAIS FAVORES.

Si dentro do prazo de 12 mezes, contados da presente data não estiverem organizadas as companhias de estradas de ferro já autorizadas, caducarão o privilegio e mais favores de que tratam estas clausulas.

E si depois de organizadas as companhias decorrerem mais doze mezes, sem dar-se começo aos trabalhos de construcção da estrada, tambem caducarão os mesmos privilegios, fiança ou garantia e mais favores de que tratam as clausulas mencionadas do presente decreto, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Em todo caso nenhuma prorogação será concedida sem preceder o pagamento de um conto de réis (1:000\$) de multa por cada mez da prorogação requerida.

A construcção das obras não será interrompida, e si fôr por mais de tres mezes, caducarão igualmente o privilegio, fiança ou garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado para cada empresa não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, as companhias pagarão uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo mesmo Governo com a garantia até esta data.

E si passados 12 mezes, além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, fiança ou garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

V

DO TRAFEGO DA ESTRADA

As companhias obrigam-se a construir e a manter as estradas que lhes pertencem nas condições da mais perfeita segurança e regularidade a juizo do Governo e de conformidade com os regulamentos e instrucções por este já expedidos, ou que para o futuro o forem em relação ás estradas de ferro do Imperio.

No caso de interrupção do trafego, excedente de tres dias consecutivos por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o mesmo trafego, correndo as despezas por conta das companhias.

VI

DO TREM RODANTE

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1.ª e 2.ª classes para passageiros, de carros especiaes para serviço do cor-

reio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e, finalmente, de carros para condução de ferro, madeira, etc.

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transitio publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagons que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons e mais material exigidos pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de dous a cinco contos de réis por m-z de demora, além dos seis mezes que lhes são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passados seis mezes mais, além do fixado, para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material por conta das companhias.

VII

DAS TARIFAS

As tarifas dos transportes pela estrada serão organizadas pelas companhias e approvadas pelo Governo, mas nunca poderão exceder nas suas taxas as dos transportes pelos meios ordinarios.

Estas tarifas, uma vez approvadas, não poderão ser alteradas sem consentimento do Governo, emquanto subsistir a fiança ou a garantia de juros do Estado.

VIII

DAS PASSAGENS DO ESTADO

As companhias obrigam-se a transportar com abatimento de 50 % :

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem quando forem em diligencia;

2.º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo ou presidente da provincia;

3.º Os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presencias das provincias para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º Todos os generos de qualquer natureza, que sejam pelo mesmo Governò ou pelos presidentes das provincias enviadas para attender aos soccorros publicos

exigidas pelas seccas, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, acima não especificados, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, as companhias porão ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará ás companhias o que for convencionado pelo uso da estrada e todo seu material, não excedendo o valor da renda média do periodo identico nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou ao provincial serão conduzidas gratuitamente pelas companhias, em carro especialmente adoptado para esse fim.

IX

DO TELEGRAPHO

O Governo poderá realizar em toda extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer dos mesmos postes das linhas telegraphicas das companhias, responsabilizando-se esta pela guarda dos fios, postes e aparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, as companhias são obrigadas a expedir todos os telegrammas do Governo com cincoenta por cento (50 %) de abatimento na tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

X

DO CUSTEIO DA ESTRADA

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras d'arte a ella pertencentes.

XI

DOS DOCUMENTOS QUE AS COMPANHIAS SÃO OBRIGADAS A EXHIBIR EM RELAÇÃO AO TRAFEGO DA LINHA.

1.º As companhias obrigam-se ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelos presidentes das provincias, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou por qualquer agente deste competentemente autorizado, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao presidente da provincia, um relatório circumstanciado do estado dos

trabalhos em construcção e da estatística do trafego, abrangendo as despezas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidades das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2.º A aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou á outra empresa, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.º A submeter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XII

DA FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO

A fiscalização da estrada e do serviço está incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, e por elle pagos; e o exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros afiançados ou garantidos, a uma comissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pela presidencia da provincia.

XIII

DO RESGATE DA ESTRADA

O Governo terá o direito de resgatar a estrada decorridos que sejam os primeiros 30 annos contados da data da conclusão da estrada, sendo o respectivo preço regulado, em falta de accôrdo, pelo ultimo quinquennio; ficando entendido que, no caso do Governo realizar o resgate antes ou depois de expirado o prazo do privilegio designado na clausula 3.ª, § 1.º, o preço não será inferior ao capital afiançado ou garantido.

A importancia a que fica obrigado o Estado será paga em tantas apolices da divida publica de 6 % ao anno, quantas forem necessarias para produzir a renda liquida média no quinquennio acima mencionado, ou a média da renda que o capital afiançado ou garantido produzir nos tres ultimos annos do resgate, quando fór este feito depois dos primeiros 30 annos e antes de findar o tempo do privilegio ou depois de findo esse tempo.

O resgate não comprehende as propriedades estranhas ao serviço e uso da estrada de ferro.

XIV

DA DIVISÃO DE LUCROS E REDUCCÃO DE TARIFA

Logo que os dividendos excederem a oito por cento (8 %), o excedente será repartido igualmente entre o Governo e as companhias, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

Quando os dividendos excederem a doze por cento (12 %) em dous annos consecutivos, as companhias serão obrigadas a reduzir as tarifas si o Governo assim o julgar conveniente.

XV

DESACCÔRDO E ARBITRAMENTO

No caso de desaccôrdo entre o Governo e as companhias sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros, sendo um escolhido pelo Governo e outro pelas companhias, e um terceiro por accôrdo de ambas as partes. Si este accôrdo não fór possivel, seguir-se-hão em tal caso as seguintes regras:

1.ª Si o accôrdo fór sobre direitos e deveres, a questão será decidida definitivamente pelo mais antigo membro de Conselho de Estado;

2.ª Si versar sobre a execução das obras, a sorte decidirá entre quatro engenheiros nacionaes, escolhidos dous pelo Governo e dous pelas companhias.

XVI

DA ALIENAÇÃO DA ESTRADA

As companhias não poderão alienar as estradas, ou parte destas, sem previa autorização do Governo.

XVII

DO CAMBIO PARA PAGAMENTO DA FIANÇA OU DA GARANTIA

Si os capitães das companhias forem levantados em paizes estrangeiros, regulará o cambio de vinte e sete dinheiros (27 d.) por mil réis para todas as suas operações.

XVIII

DAS MULTAS EM GERAL

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis, e o dobro na reincidencia.

DISPOSIÇÃO GERAL

As clausulas do presente decreto serão applicadas ás estradas de ferro concedidas por virtude da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, mediante contractos celebrados com os respectivos concessionarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de agosto de 1878. — *João Lins Vieira Cansação de Sinimbu*.

Clausulas para as concessões de estradas de ferro

DECRETO N. 7.959 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Approva as clausulas que devem regular as concessões de estradas de ferro no Imperio

Convindo uniformar os termos das concessões de estradas de ferro geraes no Imperio, hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, e que de ora em diante devem regular as mesmas concessões.

Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.959, desta data

I

E' concedido á companhia que organizar privilegio por..... annos para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, na provincia ou provincias de.... entre..... e passando por

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

1.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

2.º Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e benfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3.º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4.º Isenção de direito de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra, indispensaveis para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instruções do Ministerio da Fazenda.

Cessarà o favor, ficando a companhia sujeita a restituición dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses

direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que procedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5.º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

6.º Preferencia para aquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante e pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia os distribuir por immigrants ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fór marcado pelo Governo.

Essa preferencia só terá logar durante a construcção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrants, a companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

Si no prazo de..... contados desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a presente concessão.

III

A companhia será organizada de accordo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal no Imperio.

As duvidas e questões que se suscitarem estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accordo com a legislação brasileira.

IV

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de.... mezes, contados da data da approvação da planta geral e do perfil longitudinal da linha; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos no prazo de.....

V

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o visto do chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e outro ficará archivado no mesmo ministerio.

VI

... mezes depois de incorporada a companhia, serão apresentados ao Governo a planta geral da linha concedida e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traço será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nível equidistantes de tres metros; e, bem assim, em uma zona de 80 metros pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas todas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e, bem assim, a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes e aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação.

1.º As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

2.º A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;

3.º A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de comunicação transversaes.

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da estrada de ferro.

Estes perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, contando que estas se estendam de um ponto de passagem obrigado a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

VII

... mezes depois da approvação do traçado e do perfil longitudinal, a companhia apresentará projectos completos e especificados de todas as obras necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, bem como as plantas de todas as propriedades que forem necessarias adquirir por meio de desapropriação.

Os projectos das obras de arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de córtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apre-

sentados á medida que tiverem de ser executados.

Apresentará igualmente:

A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construção e quantidade de obra;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, cótas de declividades e suas extensões;

As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução.

A companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada.

VIII

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua approvação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, as operações graphicas necessarias ao exame dos projectos e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, não obstante a approvação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras de arte, passagens de nível e paradas indicadas no projecto approvado.

A approvação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

IX

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possível. O raio mínimo será de... metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de...

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em uma destas uniformar as condições technicas, de modo a effectuar o melhor aproveitamento de força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimentos convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possível o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas

obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

X

A estrada poderá ser de via singela; mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de (1^m,60 1^m,00 ou da estrada em que se entroncar ou fór prolongamento).

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valetas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XI

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crie obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não receba senão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despesas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante dia e noite. Terá, neste caso, a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e, quando fór de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permitirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte danno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de communicação ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de communicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras vedando a circulação da via de communicação ordinaria na occasião da passagem dos trens; havendo, além disso, uma casa de guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

XII

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos. Além disso, haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

XIII

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execucao de todas as obras, e seguirá sempre as prescrições da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execucao, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o Governo. A companhia será obrigada a ministrar os appparelhos e pessoal necessario ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Na superstructura das pontes, as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XIV

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarias para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de espera, bilheteria, accomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarques de animais, balanças, relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pela necessidade da lavoura, commercio e industria.

XV

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia, ou por conta della, durante o prazo da concessão, alterações, novas obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XVI

O material rodante (locomotivas, tenders e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros. O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

Esse material compor-se-ha, para a abertura de toda a linha ao trafego.

XVII

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XVIII

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as clausulas deste contracto.

XIX

A companhia será obrigada a conservar, com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa da companhia. No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despesas por conta da companhia.

XX

O Governo poderá realizar em toda a extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que a companhia é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se a mesma companhia pela guarda dos fios, postes eapparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Enquanto isto não se realizar, a companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XXI

Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de... (20 kilometros no maximo) kilometros, limitada por duas linhas paralelas ao eixo da estrada.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XXII

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quacs compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

E' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e trabalhos da construcção, afim de examinar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXIII

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras de arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração á custa da mesma companhia.

XXIV

Um anno depois da terminação dos trabalhos a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXV

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios

de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão tambem revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXVI

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animais domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXVII

A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e incertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez pelo menos de anteeedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXVIII

A Companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 % :

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens quando forem em diligencia;

2.º A munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.º Aos colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidenciaes das provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelos presidentes das provincias, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, geral ou provincial, não especificados acima serão transportados com abatimento de quinze por cento (15%).

Terão tambem abatimento de 15% os transportes de materiaes que se desti-

narem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamentos da propria estrada, e os destinados ás obras municipaes nos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, os funcionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thezouro Nacional ou provincial, serão conduzidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXX

Logo que os dividendos excederem de 12%, o Governo terá o direito de exigir a redução das tarifas de transporte.

Estas reduções se effectuarão principalmente em tarifas differencias para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXXI

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXXII

Na época fixada para terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregá-la naquelle serviço.

XXXIII

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos... annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio de... annos, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se achar, comtanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se

tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 6 % de juro annual.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXXIII

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empresa, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações deste contracto referentes ao custeio da estrada.

XXXIV

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada sinão pessoas livres.

XXXV

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados...

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXVI

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impor multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis e o dobro na reincidencia.

XXXVII

Para garantia da execução do contracto que celebrar, o concessionario depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contracto, a quantia de..... em dinheiro ou titulos da divida publica.

XXXVIII

Si decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, e for declarado caduco o contracto, o concessionario ou a companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

Disposições complementares sobre concessões de estradas de ferro com garantia ou fiança de juros

DECRETO N. 7.960 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Altera as clausulas do decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878

Hei por bem alterar as clausulas a que se refere o decreto n. 6.995, de 10

de agosto de 1878, que estabeleceu bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado; de conformidade com as que com este baixam, assignadas por Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.960, desta data

I

As concessões que de ora em diante se fizerem de estradas de ferro com subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, serão reguladas, em tudo que não fôr relativo á mesma subvenção, fiança ou garantia, pelo decreto n. 7.959, desta data.

II

O referido decreto será applicavel ás estradas de ferro já contractadas, si a estas tiver o Governo de conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros.

Neste caso, porém, como no da clausula antecedente, as disposições do decreto n. 7.959, desta data, serão completadas pelas do de n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, quanto á apresentação prévia de planos geraes, orçamento das obras, fórma de pagamento e remissão da fiança ou garantia de juros; additando-se o que interessar á subvenção kilometrica, si esta fôr concedida.

III

O Governo poderá conceder, autorização a uma empresa, ou companhia, para fazer a expensas desta os estudos completos de uma estrada de ferro a que o mesmo Governo se proponha conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, nos termos da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873; fazendo somente effectivo o favor depois de approvados esses estudos.

IV

Si, construida a estrada, se reconhecer por exames, a que o Governo mandará proceder, que o maximo do capital afiançado ou garantido foi excedido por causas imprevistas, ou por emprego justificado do mesmo capital, o Governo concederá a fiança ou garantia de juros ao excedente, si para isto estiver autorizado pela lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, ou por outra que a tenha substituído ou ampliado; no caso contrario recommendará a concessão da nova fiança ou garantia ao Poder Legislativo.

V

Todas as economias que por qualquer motivo se fizerem na execução de uma estrada de ferro com fiança ou garantia de juros, resultarão em benefício do Estado, dando lugar a uma redução correspondente no capital afiançado ou garantido.

Fica expresso ou entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada, ou em serviços que, a juízo do Governo, a esta interessarem directamente.

VI

Nos contractos que se celebrarem para a concessão de subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros ás estradas de ferro, serão reproduzidas todas as condições do presente decreto e as dos de ns. 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, desta data, que devam constituir os mesmos contractos; de fórma que as empresas ou companhias contratantes tenham, por este meio, conhecimento immediato de todos os seus direitos e obrigações.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

DECRETO N. 237 — DE 1 DE MARÇO DE 1890

Rectifica a clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro.

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, construido pelo Exercito e Armada em nome da Nação, considerando que a redacção da clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro tem dado lugar a duvidas que convem esclarecer e evitar, resolve retificational-a, substituindo-a pela seguinte, que devera prevalecer na interpretação das clausulas correspondentes das concessões de identica especie, feitas em data posterior a do supracitado decreto: «Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de... (20 kilometros, no maximo) para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta. O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.»

O cidadão Francisco Glycerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, da Republica dos Estados Unidos do Brazil, em 1 de março de 1890, 2º da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glycerio.

DECRETO N. 862 — DE 16 DE OUTUBRO DE 1890

Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal.

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada, em nome da Nação:

Considerando que é de alta conveniencia estreitar os laços de relações politicas e commerciaes dos diferentes Estados do Brazil entre si e com a Capital Federal:

Considerando que dest'arte para a communhão brasileira accentua-se a homogeneidade de interesses, henhor da integridade nacional;

Considerando que, além de justo, é conveniente abrir as riquissimas zonas de Goyaz e Matto Grosso ao commercio e á industria, trazendo-as ao convívio do progresso e alargando o campo de fecunda immigração que traz rapido e efficaz concurso á grandeza nacional;

Considerando que a viação aperfeiçoada, valorizando essas opulentas regiões, trará prodigioso augmento á renda e á riqueza publica;

Considerando que as grandes linhas de communicação norte-sul e este-oeste aproveitam ás vias fluviaes interiores, ás quaes pôde ligar-se a viação de todos os Estados Unidos do Brazil;

Considerando que essas linhas evidentemente offerecem á Nação poderosos elementos de segurança e paz, e,

Attendendo, finalmente, ao parecer da commissão de viação geral e aos estudos que desde longos annos tem sido feitos sobre este objecto, e tendo, outrosim, ouvido o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:

Resolve:

Art. 1.º Decretar o estabelecimento das seguintes linhas ferreas e fluviaes, fazendo as concessões respectivas:

1.º A' companhia da estrada de ferro Mogyana, no prolongamento da mesma estrada, a partir da estação do Jaguára até a cidade de Catalão, no Estado de Goyaz.

2.º Ao Banco União de S. Paulo, ou á empresa que organizar, de uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente, entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinha, do prolongamento da estrada Mogyana, precedentemente indicado, dirija-se á villa de Cochim, no Estado de Matto Grosso, passando nas immediações ou abaixo da foz do rio Meia Ponte, no Estado de Goyaz.

3.º A' companhia da estrada de ferro do Oeste de Minas, do prolongamento da sua linha, a partir da estação de Perdões, de um lado até a cidade de Catalão, e do

outro até a Estrada de Ferro Central do Brazil no ponto que melhor convier entre as estações do Commercio e da Barra Mansa, e de uma linha que, partindo do ponto mais conveniente do mencionado prolongamento, dirija-se, de um lado para o lugar que mais convenha no prolongamento da Mogyana, passando pelo Araxá ou suas proximidades, e do outro para o rio Paracatú, de modo a poder utilizar a respectiva navegação.

4.º Ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco Constructor do Brazil, ou á empresa que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão e passando pelas cidades de Goyaz, de Cuyabá, de S. Luiz de Cáceres, e lugar navegavel do rio Guaporé, termine no Estado de Matto Grosso, em ponto limítropho com a Republica da Bolivia, devendo servir á navegação do Araguaya e do rio das Mortes directamente ou por meio de ramaes.

5.º Ao engenheiro Vicente Alves Pessoa Filho e a Francisco Mendes da Rocha, ou á empresa que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão, dirija-se para Palmas ou o ponto inicial mais conveniente da navegação do rio Maranhão no de Goyaz.

6.º Ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, ou á empresa que organizar:

a) de uma estrada de ferro, que, partindo de Patos ou de Alcaboa á margem do rio Tocantins, termine no ponto denominado Praia da Rainha ou em suas proximidades á margem do mesmo rio;

b) de uma linha de navegação a vapor no rio Tocantins, de Belém, capital do Estado do Pará, ao ponto inicial da estrada de ferro precedente, e de outra no mesmo rio comprehendida entre o ponto terminal da alludida estrada e a cidade do Porto Nacional ou a de Palmas, de modo a poder ligar-se a estrada de ferro mencionada no numero 5º deste artigo;

c) de linhas de navegação a vapor nos rios Araguaya e das Mortes em todas as secções navegaveis, podendo estender-se aos afluentes destes rios, bem como aos do Tocantins.

Art. 2.º Conceder para esse fim os seguintes favores, salvos os direitos de terceiros:

1º, privilegio por 60 annos para a construção, uso e gozo das linhas ferreas mencionadas no artigo precedente, e, outrossim, garantia de juros de 6 % ao anno, durante 30 annos, sobre o capital que fôr empregado, até ao maximo correspondente a 30:000\$ por kilometro;

2º, privilegio por 25 annos para uso e gozo das linhas de navegação, e subvenção annual por 20 annos de 30:000\$ para a do Baixo Tocantins, de 60:000\$ para a do trecho desse rio acima da estrada de ferro, e de igual importancia para a do Araguaya e rio das Mortes;

3º, cessão gratuita de terrenos devolutos em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado das vias ferreas e fluviaes;

4º, isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios ao estabelecimento das mesmas linhas, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para o respectivo custeio.

Art. 3.º O Governo Federal chama a si as responsabilidades do Estado de Minas Geraes, as quaes serão substituidas pelas que resultam da presente concessão, relativamente aos contractos concernentes ás referidas linhas ferreas, que ficam declaradas de interesse geral.

Art. 4.º Nos contractos que forem celebrados para execução deste serviço serão observadas as clausulas, integrante deste decreto, que baixam assignadas pelo General Francisco Glicerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 16 de outubro de 1890.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glicerio.

Clausulas a que se refere o decreto numero 862, desta data

I

Além do privilegio de que trata o presente decreto, o Governo concede:

1º, concessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata, comtanto que a área total de taes terrenos não exceda á que corresponder á média de 10 kilometros para cada lado da extensão das referidas linhas.

A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 annos, a contar da data presente, sob pena de perder o direito aos que tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo;

2º, isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construção, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda do Estado, a relação dos sobre-ditos objectos, especificando á respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios ou do Governador do Estado, e pagamento dos respectivos direitos;

3º, direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemeifeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, arma-

zens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos;

4.º preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavras de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a empresa.

II

Si no prazo de um anno, contado desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a respectiva concessão.

III

Os trabalhos da estrada de ferro começarão no prazo de seis mezes depois de approvados os estudos, inclusive o orçamento, e fixado o respectivo capital garantido dentro do limite estabelecido de 30:000\$ por kilometro; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar concluidos no prazo maximo correspondente a 100 (cem) kilometros de estrada por anno, a contar do começo do segundo anno, depois de encetada a construcção do primeiro trecho.

A fixação do capital garantido para cada secção será provisoria, devendo ser revista depois de concluida toda a estrada, para o fim de ser definitivamente observado o limite alludido, á vista dos orçamentos approvados de todas as secções.

A construcção a cargo da Companhia Oeste de Minas poderá ser iniciada na estação de Perdões em direcção a Catalão, contanto que ao mesmo tempo o seja no trecho comprehendido entre Perdões e a Estrada de Ferro Central do Brazil, salvo o caso de força maior.

A da estrada de ferro de Cuyabá ao ponto terminal limitrophe com a Republica da Bolivia terá começo depois de construido o trecho entre Cuyabá e Catalão.

IV

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos os trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido, depois de rubricado pelo chefe da 1.ª Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

V

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada serão apresentados á approvação do Governo por secções de extensão não inferior a 100 (cem) kilometros comprehendidos entre pontos obrigados de passagem; fica marcado o prazo maximo de dous annos, contados da presente data, para apresentação dos da primeira secção; os das secções seguintes serão apresentados até seis mezes antes de terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.

Constarão taes estudos dos seguintes documentos:

1.º Planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes e aterros. Indicará por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

I. As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

II. A extensão e indicação das rampas e contra-rampas, e a extensão dos patamares;

III. A extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de comunicação transversaes.

2.º Perfis transversaes na escala de 1|200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3.º Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projectos horizontaes e verticaes, de secções transversaes e longitudinaes, na escala do 1|200.

4.º Plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriações.

5.º Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade da obra.

6.º Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel, e bem assim a das distancias médias do transporte.

7.º Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8.º Cadernetas autenticas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9.º Tabella dos pregos compostos e elementares em que basear-se o orçamento.

10. Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

I. Estudos definitivos e locação da linha;

- II. Movimento de terras;
- III. Obras de arte correntes;
- IV. Obras de arte especiaes;
- V. Superstructura das pontes;
- VI. Via-permanente;
- VII. Estações e edificios, orçada cada uma separadamente com os accessorios necessarios, officinas e abrigos de machinas e de carros;
- VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;
- IX. Telegrapho electrico;
- X. Administração, direcção e condução dos trabalhos de construção;
- XI. Relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

Neste relatorio e memoria descriptiva serão expostos com a possivel exactidão a estatistica da população e da produção, o trafego provavel da estrada, o estado e fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes, os caminhos convergentes á estrada de ferro, ou os que convier construir, e pontos mais convenientes para estações.

VI

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de 100 metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de 3 %, limite que só será attingido em casos excepcionaes.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma destas, uniformizar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda rampa, seguida de uma contra-rampa, será separada desta por um patamar de 30 metros, pelo menos; nos tuneis e nas curvas de pequeno raio se evitará, o mais possivel, o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades, afim de evitar a produção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

VII

A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declive necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e natureza do terreno.

VIII

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba sino as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o dia e a noite. Terá nesse caso a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo e, quando fôr de direito, da Camara Municipal e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapetões em relação ás necessidades de circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de comunicação ordinaria, si esta fôr nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, podendo este exigir, além disso, uma casa de guarda, sempre que reconhecer essa necessidade.

IX

Nos tuneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre

nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos.

Além disso haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communição existentes.

X

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, seguirá sempre as prescripções da arte de modo que obtenha construções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o Governo.

A companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Nas superstructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possível carregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XI

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão sala de espera, billeteira, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XII

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia ou por conta della durante o prazo da concessão, alterações, novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação

á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XIII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1^a e 2^a classes para passageiros, de carros espeziaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e, finalmente, de carros para condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvedo.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que fôr adoptado de accôrdo com o Governo.

O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberto ao transitto publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões que proporcionalmente a ellas cabiam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, contanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

A companhia incorrerá na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E, si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento do material por conta da companhia.

XIV

Todas as indemnizações e despesas motivadas pela construção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro, correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XV

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XVI

A companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, sus-

penção de concessão ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa da companhia. No caso de interrupção de tráfego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção, igual á renda líquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o tráfego, correndo as despesas por conta da companhia.

XVII

A companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o tráfego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e appparelhos electricos pertencentes ao mesmo Governo.

XVIII

Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XIX

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

O exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros garantidos, compete a uma comissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida, ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pelo Governador do Estado.

E' livre ao Governo, em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição ou reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma companhia.

XXI

Um anno depois da terminação dos trabalhos, a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro

demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXII

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de condução no tempo da organização das mesmas tarifas.

Logo que se verificar a junção das linhas que fazem objecto da presente concessão, as companhias serão obrigadas a estabelecer tráfego mutuo e tarifas differenciaes reciprocas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os tres annos.

XXIII

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animacs domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXIV

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer transporte por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXV

A companhia obriga-se a transportar gratuitamente:

1.º Os colonos e imigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

2.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos Governadores dos Estados para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;

3.º As malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou do Estado, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

Serão transportados com o abatimento de 50 % sobre os preços das tarifas:

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2.º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia, com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.º Todos os generos de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo Governador do Estado, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo Geral ou dos Estados, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, e destinados ás obras municipaes dos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

XXVI

Logo que os dividendos excederem a 12 %, o Governo terá o direito de exigir a redução das tarifas de transporte.

Estas reduções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisórias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXVIII

Na época fixada para a terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empenhal-a naquelle serviço.

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado em falta de accôrdo pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no Estado em que estiverem então, não sendo esse preço inferior ao capital garantido, si o resgate se effectuar antes de expirar o privilegio.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se acharem, contanto que a somma que tiver de despendar não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXX

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

XXXI

E' concedida á companhia a garantia de juros de 5 % ao anno sobre o capital que, dentro do maximo correspondente a 30:000\$ por kilometro, fôr fixado e reconhecido pelo Governo como necessario á construcção de todas as obras da estrada, para acquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de benfeitorias e quaesquer despezas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção da mesma estrada, até sua conclusão e accettazione definitiva e ser ella aberta ao trafego publico.

Si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1\$ para todas as operações.

§ 1.º O capital a que se refere a presente disposição será fixado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica, apresentados ao Governo de conformidade com a clausula V.

Além desses planos e mais desenhos de caracter geral exigidos, a companhia sujeitará á approvação do fiscal por parte do Governo os de detalhe necessarios á consideração das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, e os de qualquer edificio da estrada de ferro, um mez antes de dar-se começo á obra e, si, findo esse prazo, a companhia não tiver so-

lução do fiscal, quer approvando-os, quer exigindo modificações, serão elles considerados approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as; si as não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, dêsenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, dêsenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém, a alteração fôr feita com approvação do Governo e dela resultar economia na execução da obra construída segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

XXXII

A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez, depois de findo o semestre durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórmula:

§ 1.º Emquanto durar a construção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construção das obras em cada anno. Para esse fim a companhia apresentará ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral, que serviu de base para fixação do capital garantido.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras que deviam ser executadas nesse anno. Construídas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.º Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditadas á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pela companhia, como sejam as de transferencias de acções, etc.

§ 3.º Nos capitaes levantados durante a construção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e apparatus de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparatus acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4.º Si, porém, convier á companhia levantar maior capital do que o neces-

sario para as obras de um anno, poderá fazel-o desde que o deposito no Thezouro Nacional ou na Delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construção o exigir e mediante pedido dirigido ao Ministerio da Agricultura com a antecedencia de 90 dias.

Neste caso os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

§ 5.º Entregue a estrada ao parte desta ao transitio publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

XXXIII

A construção das obras não será interrompida; e, si o fôr por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado na clausula 3ª não estiverem concluídos todos os trabalhos de construção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, a companhia pagará uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo Governo com a garantia até essa data.

E, si passados 12 mezes além do prazo acima fixado, não ficarem concluídos todos os trabalhos acima referidos, e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

A perda do privilegio e da garantia de juros e mais favores não será extensiva á parte da estrada que estiver concluída.

XXXIV

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes.

XXXV

1.º A companhia obriga-se ainda a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação do trafego da mesma estrada ou pelo Governador do Estado, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou quaesquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Governador do Estado um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos em construção e da estatística do trafego, abrangendo as despesas do

custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de prestar-lhe regularmente.

2.º A acceptar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra empresa, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar, e á modificação destas si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.º A submitter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XXXVI

O prazo do privilegio será contado da data em que começar a navegação franca de qualquer dos rios mencionados.

XXXVII

Logo que os dividendos excederem a 8 %, o excedente será repartido igualmente entre o Governo e a companhia, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

XXXVIII

A cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, isenção de direitos de importação e o direito de desapropriação se farão effectivos nos mesmos termos dos ns. 1 a 3 da clausula I no que fôr applicavel e ficando reduzido ao prazo de 25 annos do privilegio o de 50 annos marcado no primeiro dos numeros indicados para a utilização dos terrenos.

XXXIX

A subvenção annual se fará effectiva, relativamente a cada uma das secções navegaveis especificadas, a contar da data em que fôr estabelecida a navegação depois de realizados os melhoramentos correspondentes que o concessionario obriga-se a effectuar de conformidade com a clausula seguinte.

XL

O concessionario obriga-se a fazer, á sua custa, os trabalhos e obras necessarios para melhorar o leito do rio Araguaya desde Santa Maria até ao ponto de sua confluencia com o rio Tocantins, e deste ultimo rio, a partir do ponto terminal da estrada de ferro até á cidade de Porto Nacional ou á de Palmas, e, bem assim, a fazer os estudos neces-

sarios para determinar as secções navegaveis dos respectivos afluentes.

Nos trabalhos e obras a realizar para esse fim se terão em vista as seguintes condições da navegação a estabelecer: profundidade minima na estiação 0^m,60; largura minima dos canaes 16 metros, e velocidade maxima 13 kilometros, para que possam ser empregados vapores de 0^m,40 de calado.

XXI

Effectuado o melhoramento nas condições expostas, será apresentada ao Governo, por intermedio do fiscal, uma planta indicando os trabalhos feitos afim de poder ser autorizado o estabelecimento da navegação para a effectividade da respectiva subvenção.

XLII

Na linha de navegação do baixo Tocantins se effectuará, pelo menos, uma viagem redonda por mez, e nas mais linhas se farão seis viagens redondas por anno no minimo.

Este numero de viagens, bem como o material fluctuante empregado poderão ser augmentados proporcionalmente ao desenvolvimento do trafego a juizo do Governo, caso o concessionario por si proprio não attenda á necessidade de semelhante augmento.

Da decisão do Governo, porém, haverá recurso voluntario para o arbitramento na fórma da clausula LIX.

Sem prejuizo das viagens entre os pontos extremos das secções navegaveis, poderá o concessionario estabelecer, de accôrdo com o Governo, viagens regulares entre pontos intermedios.

XLIII

O numero das escalas dos vapores, o dia e a hora da partida e da chegada dos mesmos, os preços dos transportes, serão determinados em tabellas approvadas pelo Ministerio da Agricultura, as quaes serão revistas pelo menos de tres em tres annos.

O preço da tonelada-kilometro transportada não excederá em caso algum de 40 réis.

As tarifas serão além disso differencias.

XLIV

Nas estações do concessionario o Governo terá o direito de exigir um compartimento com as necessarias accommodações para a agencia do Correio, e poderá nomear o mesmo empregado do concessionario para o logar de agente, si assim o reclamar o serviço publico.

XLV

O concessionario transportará gratuitamente nos seus vapores:

1.º Quaesquer valores remettidos por ordem do Governo;

2.º As malas do Correio, as quaes poderão ser acompanhadas de um empregado da respectiva repartição, com di-

reito á passagem de ré, livre de toda a despesa, correndo tambem por conta dos concessionarios o embarque e o desembarque das malas;

3.º O fiscal do Governo com direito á passagem de ré e á comedorias.

Os transportes da força publica ou de escoltas conduzindo presos terá o abatimento de 50 % sobre os preços ordinarios, e, em geral, qualquer transporte por conta do Governo Geral ou do Estado o abatimento de 20 %.

XLVI

As materias inflammaveis e explosivas só poderão ser recebidas e transportadas em botes, lanchas ou em vapores especialmente destinados para esse fim.

XLVII

O Governo Federal e os governadores dos Estados poderão lançar mão dos vapores do concessionario para o serviço do Estado, em circumstancias imperiosas e imprevistas, mediante prévio accôrdo sobre o preço, quer do fretamento, quer da compra; tomar-se-ha, porém, para base o seguinte:

O fretamento será regulado pelo maior rendimento, que dentro do anno obtenha o concessionario em uma das viagens da linha.

A compra o será pelo valor que tiver o navio no ultimo balanço, abatendo-se 10 %.

XLVIII

No caso de compra, o concessionario será obrigado a substituir os vapores que ceder ao Estado por outros nas condições do contracto e dentro do prazo de um anno.

XLIX

O typo do material fluctuante que houver de ser empregado na navegação, será sujeito á approvação do Governo.

O concessionario é obrigado a ter em servigo o material necessario para a boa execução do contracto.

O material fluctuante será revistado de seis em seis mezes pelo fiscal do Governo, nos portos que elle designar.

L

O Governo nomeará um fiscal, por elle pago, ao qual incumbirá velar pelo fiel cumprimento do contracto, podendo ter os ajudantes que forem necesarios.

LI

O concessionario remettermá annualmente á Secretaria de Estado do Ministerio da Agricultura mappas estatísticos dos trabalhos feitos, do trafego effectuado e do estado financeiro da empresa, segundo os modelos adoptados; e prestará as mais informações que lhes forem exigidas officialmente.

LII

O concessionario obriga-se a apresentar, aates de estabelecida a navegação, uma tabella das distâncias a percorrer.

LIII

Os vapores e barcas empregados gozarão dos privilegios e isenções dos paquetes, observando-se a respeito da sua tripolação o mesmo que se pratica com os navios de guerra nacionaes; e que, entretanto, não os isentará dos regulamentos policiaes e da Alfandega.

LIV

Durante o tempo do privilegio o concessionario é obrigado a manter em perfeito estado de conservação as obras de melhoramento que executar, podendo o Governo, na falta de cumprimento desta clausula, fazer por conta do mesmo concessionario os trabalhos necesarios.

Findo o prazo do privilegio revertirão para a União, sem indemnização alguma, as obras que o concessionario houver executado no leito dos rios para facilitar a navegação.

O concessionario será preferido em igualdade de condições para os favores que o Governo quizer de novo conceder para a navegação de que se trata.

LV

Ficam marcados os seguintes prazos:

1.º De dous annos para o começo das obras do melhoramento dos rios, e o de seis annos para a respectiva conclusão;

2.º O de dous annos para o restabelecimento da navegação no baixo Tocantins, e o de sete annos para o das mais secções.

Todos estes prazos serão contados desta data.

LVI

O concessionario fica sujeito ás seguintes multas, salvo caso de força maior:

1.ª Da quantia equivalente á subvenção respectiva, si não effectuar alguma das viagens estipuladas;

2.ª De 200\$ a 500\$, além da perda da respectiva subvenção na parte correspondente aos kilometros não navegados, si a viagem começadã fôr interrompida;

3.ª De 50\$ a 200\$ pela demora na entrega ou recebimento das malas do Correio, pelo extravio ou máo acondicionamento destas;

4.ª De 50\$ a 200\$ por carta ou objecto postal que transportar sem estar devidamente franqueado e inutilizados os sellos;

5.ª De 100\$ a 300\$ pela inobservancia de alguma das presentes clausulas, para a qual não haja pena especial;

6.ª Da metade da subvenção annual, si fôr interrompido o serviço por mais de tres mezes.

LVII

A perda do privilegio e mais favores em virtude de caducidade da concessão não affectará a secção fluvial onde a navegação achar-se estabelecida em conformidade com as respectivas clausulas, que continuarão a vigorar relativamente a esta parte.

LVIII

Si o concessionario o exigir, o Governo fará cessar a execução do serviço a que se refere o contracto celebrado em 18 de junho do corrente anno, na cidade de Goyaz, pela Thesouraria de Fazenda com os cidadãos Luiz Guedes de Amorim e Adolpho da Costa Amorim, para a navegação do rio Araguayá, e approvedo pelo aviso do Ministerio da Agricultura n. 406, de 29 de setembro proximo passado, em virtude e nos termos da clausula XII do mesmo contracto, transferindo ao concessionario, em seguida, o referido serviço nas condições estipuladas naquelle acto.

LIX

No caso de desacôrdo entre o Governo e o concessionario sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por arbitros nomeados um pelo Governo e outro pelo concessionario.

Si os arbitros nomeados não chegarem a accôrdo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o desempatador.

LX

A companhia será organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal na Republica.

As duvidas e questões que se suscitarem entre a companhia e o Governo ou entre ella e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brasileira e pelos tribunaes brasileiros.

LXI

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200% até 5:000%, e o dobro na reincidencia.

LXII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, poderá declarar caduco o contracto, salvo o disposto nas clausulas XXXIII e LVII.

LXIII

O contracto deverá ser assignado dentro de 15 dias, contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar esta concessão.

Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1890.
— *Francisco Glycerio*.

DECRETO N. 109 — DE 14 DE OUTUBRO DE 1892

Fixa os casos de competencia dos poderes federaes para resolverem sobre o estabelecimento de vias de communicações fluviaes ou terrestres, entre a União e os Estados ou destes entre si.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1.º E' da exclusiva competencia dos poderes federaes resolver sobre o estabelecimento:

1º, das vias de communicações fluviaes ou terrestres, constantes do plano geral de viação que fôr adoptado pelo Congresso;

2º, de todas as outras que futuramente forem, por decreto emanado do Poder Legislativo, consideradas de utilidade nacional por satisfazerem as necessidades estrategicas ou corresponderem a elevados interesses de ordem politica ou administrativa.

Art. 2.º Em todos os mais aquella competencia é dos poderes estadoacs.

Art. 3.º Quando o melhoramento interessar a mais de um Estado, sobre elle resolverão os governos respectivos.

Art. 4.º Além das vias de communicação de que trata o art. 1º, poderá a União estabelecer ou auxiliar o estabelecimento de outras, precedendo, neste caso, accôrdo com os poderes competentes dos Estados ou do Estado a que possam elles interessar. Poderá tambem permittir que as linhas a que se refere o mesmo artigo sejam estabelecidas por conta de um ou mais Estados interessados, celebrando para isso, com os Governos respectivos, convenios pelos quaes fiquem garantidas a uniformidade de administração e outras conveniencias de caracter federal.

Paragrapho unico. Taes accôrds e convenios sempre celebrados pelo Poder Executivo, só cream obrigações para a União depois de approvedos pelo Congresso Nacional.

Art. 5.º Revogam-se as disposições em contrario.

O Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commerecio e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 14 de outubro de 1892, 4º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Serzedello Correia.

DECRETO N. 1.021 — DE 26 DE AGOSTO DE 1903

Manda applicar a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal o decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, com algumas alterações.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Art. 1.º São applicaveis a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal, executadas administrativamente, ou por contracto, as disposições do decreto legislativo n. 816, de 10 de julho de 1855, com a seguinte alteração:

Os arbitros incumbidos de fixar o valor da indemnização serão em numero de tres, sendo nomeados, um pelo respectivo Governo, outro pelo proprietario ou seus representantes legais, e o terceiro pelo juiz.

Art. 2.º O Governo expedirá regulamento para execução da presente lei, mo-

dificando, de accôrdo com ella, o processo estabelecido pelo decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, e demais formalidades, para desapropriações, podendo consolidar as disposições vigentes. O quantum da indemnização ao proprietario não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto predial e tendo por base este imposto lancado no anno anterior ao da decretação da desapropriação.

§ 1.º Si a propriedade não estiver sujeita a imposto predial, o valor da indemnização será calculado pelo aluguel do ultimo anno, verificado ou estimado por arbitros.

§ 2.º Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, ou tiver cahido em estado de ruínas, a indemnização não ficará sujeita aos limites estabelecidos no regulamento.

§ 3.º Si houver urgencia, pôde o Governo respectivo, depositando o maximo estabelecido, requerer ao juiz a immediata immissão na posse do immovel, até que seja regularmente verificada a importancia da indemnização. Feito o deposito, poderá, entretanto, o proprietario levantar desde logo a somma correspondente ao minimo.

§ 4.º Si, por qualquer motivo, não forem levadas a effeito as obras para as quaes foi decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehavêr o seu immovel, restituindo a importancia recebida, indemnizando as benfeitorias que porventura tenham sido feitas, e augmentando o valor do predio.

§ 5.º Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, será facultado ao proprietario, que aceitar a indemnização por accôrdo, a aquisição dos terrenos nas novas vias de communicacão, si os houver disponiveis, fixado pelo respectivo Governo o preço minimo, independente de concorrência.

§ 6.º Si houver accumulo de serviço nos processos das desapropriações, poderá o Governo nomear, pelo Ministerio ao qual pertença a obra, uma ou mais pessoas idoneas que representem provisoriamente a Fazenda Nacional, activa e passivamente, em juizo ou fóra d'elle, percebendo a remuneração razoavel que fór arbitrada pela verba consignada para as despesas de desapropriação.

§ 7.º Quando os locatarios reclamarem, em tempo opportuno, qualquer indemnização a que tenham provado direito por benfeitorias necessarias ou uteis, que valorizem o predio, ou por haverem reconstruido o predio anteriormente á presente lei, o Governo poderá entrar em accôrdo com elles pagando-lhes o que fór reconhecidamente justo.

Em falta desse accôrdo prevalecerão a avaliação, as regras e os limites legais. Fica entendido que o valor pago aos locatarios não poderá ser computado na parte do proprietario, ao qual só competirá a indemnização do preço dado, segundo as regras desta lei, ao predio sem as benfeitorias, ou ao terreno sem edificio.

§ 8.º As questões entre proprietarios e locatarios ou quaesquer terceiros não

impedirão, em caso algum, o seguimento do processo da desapropriação. E, pois, em falta de accôrdo entre os interessados, o Governo depositará o preço das avaliações para que sobre elle os interessados exerçam seus direitos; e feito o deposito, o Governo entrará na posse do predio, continuando o processo desembaracadamente.

§ 9.º Quando no predio desapropriado houver grandes installações, como de machinismos em funcionamento, o Governo poderá, si julgar justo e equitativo, indemnizar ou fazer á sua custa a despesa do desmonte e transporte dessas installações, ou apenas auxiliar com uma parte razoavel os gastos do transporte.

Art. 3.º O Governo no regulamento estabelecerá tambem as regras e formalidades para a occupação temporaria de immoveis, quando fór indispensavel á execução das obras decretadas e para a devida indemnização aos proprietarios.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 4.956 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1903.

Approva o regulamento de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Usando da autorização conferida pelo art. 2º do decreto n. 1.021, de 26 de agosto deste anno, resolve approvar o regulamento que com este haixa, assignado pelo Ministro de Estado da Justiça e Negocios Interiores, de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica para todas as obras da União e do Distrito Federal.

Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 4.956, desta data.

TITULO I

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 1.º A desapropriação só pode ter logar por *necessidade* ou *utilidade* publica, legalmente verificada com exceção unica á plenitude do direito de propriedade, na fórma do art. 72, § 17, da Constituição Federal.

Art. 2.º A desapropriação por *necessidade* publica verifica-se nos seguintes casos (lei de 9 de setembro de 1826, art. 1.º; decreto n. 353, de 12 de julho de 1845, art. 35):

- 1.º Defesa do Estado;
- 2.º Segurança publica;

3.º Socorro publico em tempo de fome, ou outra extraordinaria calamidade;

4.º Salubridade publica.

Art. 3.º A desapropriação por *utilidade* publica verifica-se nos seguintes casos (decreto n. 353, de 1845, art. 1.º):

1.º Construcção de edificios e estabelecimentos publicos de qualquer natureza que sejam;

2.º Fundaçõ de povoações, hospitaes e casas de caridade ou de instrucção;

3.º Aberturas, alargamentos, ou prolongamentos de estradas, ruas, praças e canaes;

4.º Construcção de pontes, fontes, aqueductos, portos, diques, caes, pastagens e de quaesquer estabelecimentos destinados a commodidades ou servidão publica;

5.º Construcções ou obras destinadas á decoraçõ, ou salubridade publica.

Art. 4.º A verificaçõ dos casos de necessidade publica, a que se destinar a propriedade particular, será feita a requerimento do procurador da Republica perante o juiz seccional do domicilio do proprietario, com audiencia deste (lei de 1826, art. 3.º).

Art. 5.º A verificaçõ dos casos de utilidade publica terá logar por acto do Congresso ou do Presidente da Republica, quanto ás obras da competencia da Uniã, por ellas executadas, ou por empregarios, ou companhia, a quem fôr incumbida a sua execuçõ. E por acto do Conselho, ou do prefeito do Districto Federal, em relaçaõ ás obras de utilidade publica do municipio, por elle projectadas e executadas administrativamente, ou por contracto (decreto n. 353, de 1845, arts. 2.º e 11, § 1.º; decreto legislativo n. 1.021, de 26 de agosto de 1903, art. 1.º).

Art. 6.º Quando fôr determinada, por lei ou decreto, qualquer obra das indicadas no art. 3.º, comprehendendo no todo, ou em parte, predios e terrenos particulares, que devam ser cedidos ou desapropriados, será levantado por engenheiros o plano da obra e as plantas dos predios e terrenos comprehendidos, declarando-se os nomes das pessoas a quem pertencerem (decreto n. 353, de 1845, art. 2.º).

Art. 7.º Os proprietarios dos predios e terrenos, sujeitos á desapropriaçõ, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos sobreditos planos e plantas.

Os empregarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios; salvo a estes o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias, que tenham sido destruidas ou damnificadas por estes exames (decreto n. 1.664, de 1855, art. 14.º).

Art. 8.º Approvados os planos e plantas das obras por decreto do Presidente da Republica, ou do prefeito (art. 5.º), entender-se-hão desapropriados em favor da Uniã, ou do Districto Federal, ou respectivos concessionarios, todos os predios e terrenos nelles comprehendidos, total ou parcialmente, que necessarios forem á sua execuçõ (decreto n. 353,

de 1845, art. 9.º; decreto n. 1.664, de 1855, art. 2.º).

Art. 9.º A transmissõ da propriedade, legalmente verificada a desapropriaçõ, tornar-se-ha effectiva pela indemnizaçõ do seu valor, fixado, na falta de accõrdo, por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 31 a 35 (decreto n. 353, de 1845, arts. 11, 30 e 32; decreto n. 1.664, de 1855, arts. 3.º e 9.º).

Art. 10.º Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admitir reclamaçõ ou contestaçõ contra a desapropriaçõ resultante da approvaçõ dos planos e plantas por decreto (decreto n. 353, de 1855, art. 2.º).

Art. 11.º A reivindicacão, resoluçõ e quaesquer outras ações reaes não poderão sobrestar o pronunciamiento da desapropriaçõ, nem impedir o effecto da transferencia da propriedade, livre e desembargada de todos os encargos judiciaes e extrajudiciaes, salvo aos reclamantes allegarem e disputarem seus direitos sobre o preço, que fôr consignado em deposito, como indemnizaçõ, e nelle ficarão subrogados todos os onus, hypothecas e lides pendentes, quer a desapropriaçõ se opere por sentença judicial, quer por convençõ amigavel (decreto n. 353, de 1845, art. 31; decreto n. 1.664, de 1855, art. 7.º; decreto n. 370, de 1890, arts. 137, § 6.º, e 226, § 6.º; decreto n. 1.021, de 1903, art. 2.º, § 8.º).

Art. 12.º Os terrenos ou predios que houverem de ser desapropriados sómente em parte, si ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou privados das serventias necessarias para uso e gozo dos não comprehendidos na desapropriaçõ, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privaçõ de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, si assim requererem os seus proprietarios (decreto n. 353, de 1845, art. 25; decreto n. 1.664, de 1855, art. 12, n. 2.º).

Art. 13.º Si a desapropriaçõ tiver por fim a abertura de novas ruas, aos proprietarios, que acceptarem a indemnizaçõ por accõrdo, será facultada a acquisiçõ dos terrenos disponiveis nas novas vias de communicacão pelo preço minimo que fixar o Governo, independente de concorrência (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2.º, § 5.º).

Art. 14.º Si por qualquer motivo não forem levadas a effecto as obras, para as quaes fôr decretada a desapropriaçõ, é permitido ao proprietario reaver o seu immovel, restituindo as bemfeitorias que porventura tenham sido feitas e augmentado o seu valor locativo (decreto numero 1.021, de 1903, art. 2.º, § 4.º).

TITULO II

DA FÓRMA JUDICIAL DAS DESAPROPRIAÇÕES

Art. 15.º A fórma judicial da desapropriaçõ não tem outro fim sinão regular e estatuir sobre as indemnizações e prévio pagamento, ou deposito, da quantia ou quantias fixadas para o effecto da emissão da posse em favor do desapropriante ou empregario das obras.

Art. 16.º Na falta de accõrdo com os proprietarios, os procuradores seccionaes, os agentes, ou representantes que nomear

o Poder Executivo, pelo Ministerio a que pertencer as obras, quando da competência da União, promoverão a desapropriação, pela forma determinada no art. 48, perante o juiz seccional do Estado, em que forem situados os immoveis.

Será promovido o processo pelos procuradores da Fazenda Municipal, ou agentes que nomear o prefeito, na desapropriação para as obras da competência do Districto Federal (decreto numero 353, de 1845, art. 10; decreto numero 1.024, de 1903, art. 2º, § 6º).

Art. 17. Os emprezarios ou companhias, incumbidos da execução das obras, promoverão as desapropriações, usando dos mesmos direitos dos procuradores da Republica e Fazenda Municipal (decreto n. 353, de 1845, art. 34; decreto n. 1.664, de 1845, art. 3º).

Art. 18. O requerimento para se instaurar o processo deverá ser instruido com os seguintes documentos (decreto n. 1.664, de 1855, art. 4º):

I, cópia do decreto que approvou o plano das obras;

II, cópia da planta especial do predio ou terreno, authenticada pela repartição competente, no tocante á sua exactidão e comprehensão do dito predio ou terreno no plano approvedo;

III, certidão do imposto predial, lançado no anno anterior ao do decreto da desapropriação, si se tratar de immovel urbano;

IV, a declaração da quantia ou quantias que se offerece por indemnização ao proprietario e demais interessados.

Art. 19. Os proprietarios e interessados, que residirem no fóro da situação do immovel, serão citados pessoalmente, e si residirem fóra, ou estiverem ausentes, serão notificados por editos, com o prazo de 30 dias, para na primeira audiência, que se seguir á citação, louvarem-se e verem louvar-se em arbitadores que procedam á alienação do immovel, sendo que não queiram aceitar a quantia ou quantias offerecidas para essa indemnização. Devendo, outrosim, declarar os nomes dos inquilinos ou rendeiros e possuidores de bemeitorias que possam ser prejudicados pela desapropriação, e apresentar cópia authenticada dos contractos que com elles tiverem, sob pena de ficarem obrigados ás indemnizações aos ditos interessados (decreto n. 353, de 1845, art. 12).

Art. 20. Nas desapropriações em que forem comprehendidos bens de orphãos, ou pessoas a elles equiparadas, seus tutores e curadores serão autorizados por simples despachos dos juizes competentes a aceitar as offertas, achando-as uteis a seus tutelados ou curatelados (decreto de 1845, art. 15; decreto de 1855, art. 6º).

Art. 21. Decorrido o termo do edital, e accusadas as citações em audiência, si comparecerem os proprietarios, interessados, ou seus legitimos representantes, e aceitarem as offertas, ou annuirem os procuradores ou agentes da desapropriação ás exigencias por elles feitas, o juiz mandará tomar por termo o accordo e o homologará por sentença.

§ 1.º Si recusarem, ou não comparecerem, proceder-se-ha na mesma audien-

cia á louvação dos arbitadores, engenheiros, ou peritos, nomeados um pelo proprietario ou seu bastante procurador, outro pelo agente ou representante do Governo Federal ou Municipal, e o terceiro pelo juiz.

§ 2.º Nos casos de revelia, o juiz nomeará os arbitadores que competeria ao proprietario nomear.

§ 3.º No caso de concorrerem co-proprietarios e outros interessados na indemnização, si não accordarem todos sobre a escolha do arbitrador, a sorte decidirá dentre os que por elles forem indicados (decreto n. 353, de 1845, art. 14, *alinea*).

Art. 22. Os arbitadores, louvados ou nomeados, não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos, ou tendo algum impedimento legal (decreto n. 1.664, de 1855, art. 10).

Art. 23. São impedidos para a nomeação ou louvação:

1.º Os inimigos capitaes, amigos intimos e os parentes consanguineos ou affins até o 2º grão, contado segundo o direito canonico;

2.º Os interessados nas obras ou prejudicados pela desapropriação.

Art. 24. Resolvido o incidente da louvação, o juiz designará dia e hora para o arbitramento no logar da situação do immovel notificando o escrivão aos interessados na diligencia.

Art. 25. No dia, logar e hora designados, comparecendo os arbitadores, ou substituidos os que faltarem, pela mesma forma do art. 21, prestarão compromisso de bem e fielmente cumprirem o dever, e reunindo-se sob a presidencia do juiz, este lhes apresentará:

1.º As plantas dos immoveis sujeitos á desapropriação e os documentos offerecidos pelas partes em seu favor;

2.º As offertas e exigencias para as indemnizações.

Art. 26. As partes, ou seus procuradores, poderão apresentar resumidamente suas observações.

Art. 27. A discussão será publica, não podendo continuar além do dia designado para a diligencia; e logo que encerrada pelo juiz, os arbitadores se retirarão á sala particular e o que resolverem por maioria de votos, depois de reduzido a escripto pelo 3º e por todos assignados, será immediatamente entregue ao juiz, que homologará o laudo por sentença, condemnando nas custas a parte vencedora (decreto n. 353, de 1845, art. 28; decreto n. 1.664, de 1855, art. 9º).

§ 1.º Si as indemnizações não excederem ás offertas, ou ás exigencias, serão condemnados aquelles que as tiverem recusado.

§ 2.º Si a indemnização fór superior á offerta e inferior á exigencia, as custas se dividirão em proporção.

§ 3.º Os proprietarios, qualquer que seja a somma da indemnização, serão sempre condemnados nas custas, quando não declararem aceitar as offertas e as quantias que pretendem.

Art. 28. No caso de desacordo dos arbitadores das partes, o 3º nomeado pelo juiz, fixará o *quantum* da indemnização

entre os valores maximo e minimo por elles propostos.

Art. 29. Da sentença que homologar o arbitramento poderá ser interposta appellação para o Supremo Tribunal Federal, ou para a Camara Civil da Côte de Appellação, conforme a jurisdicção onde tiver sido intentado o processo (artigo 16).

A appellação terá só o effeito devolutivo e apenas poderá ser provida para annullar-se o processo por falta de formalidades essenciaes.

Art. 30. O processo estabelecido nos artigos antecedentes será applicado á desapropriação de aguas, liquidando-se o valor da indemnização pela fórma determinada no art. 37.

TITULO III

DAS INDEMNIZAÇÕES E FÓRMA DA AVALIAÇÃO

Art. 31. No arbitramento das indemnizações serão observadas as seguintes regras:

§ 1.º Os arbitradores fixarão indemnizações distinctas em favor de cada uma das partes que as reclamarem sobre titulos differentes (dec. n. 353, de 1845, art. 23; decreto n. 1.664, de 1855, artigo 12, n. 3).

Nos casos de usufructo, porém, será fixada uma só indemnização, em attenção ao valor total da propriedade, e sobre a quantia fixada, o usufructuario e o proprietario exercerão seus direitos.

O usufructuario, que não fôr pae ou mãe do proprietario, poderá ser obrigado a prestar a fiança.

§ 2.º O *quantum* das indemnizações não será inferior ás ofertas dos promotores representantes ou agentes da desapropriação, nem superior ás exigencias dos proprietarios e interessados (decreto numero 353, de 1845, art. 24; decreto n. 1.664, de 1855, art. 12, § 1º).

§ 3.º As contestações, duvidas ou litigios sobre o direito e qualidade dos reclamantes (art. 11) não obstarão a fixação das indemnizações, ordenando o juiz o respectivo deposito para ser levantado por quem de direito.

§ 4.º Nas desapropriações dos predios e terrenos sómente em parte (art. 12), os arbitradores avaliarão no seu todo, fixando separadamente a indemnização da parte comprehendida.

§ 5.º Si a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o *quantum* da indemnização não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida previamente a importancia do imposto e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no anno anterior ao decreto de desapropriação (decreto numero 1.021, de 1903, art. 2º).

§ 6.º Nos predios occupados pelos donos, ou pessoas pobres, e estalagens, o valor locativo será computado sem o desconto da porcentagem declarada no artigo 12, n. 1 e § 2º do decreto n. 1.031, de 1878, e arts. 13, n. 1 e § 2º e 4º, § 4º do decreto municipal n. 432, de 1903.

§ 7.º Si a propriedade não estiver sujeita ao imposto predial, o valor da indemnização será verificado e calculado

sobre a base do aluguel do ultimo anno (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 1º).

§ 8.º Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, o *quantum* da indemnização será fixado sobre a base do valor locativo dos immoveis em situação e condições analogas.

§ 9.º Si a propriedade estiver em ruinas, ou tiver sido condemnada, os arbitradores, estimando a importancia das obras necessarias á precisa reparação, ou reconstrução, poderão fixar um valor minimo inferior ao determinado no § 5º.

Art. 32. Para a fixação do maximo e minimo das indemnizações, os arbitradores attenderão ao valor da propriedade, sua situação, estado de conservação e segurança, preço da sua aquisição e interesse que della tira o proprietario; e nos casos do art. 12 ao valor em que ficar o resto da propriedade por causa da obra nova, ao danno que provier da desapropriação e quaesquer outras circunstancias que influam no preço.

§ 1.º Na indemnização do valor de terrenos baldios, os arbitradores attenderão ás suas condições e aptidões culturais, e tudo quanto possa influir e concorrer para o augmento de seu valor.

§ 2.º As construcções, porém, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, posteriormente ao decreto approvando o plano das obras, não serão attendidas pelos arbitradores (decreto de 1845, art. 26).

Art. 33. Nos casos de propriedade sujeita a aforamento, ou emprazamento perpetuo:

I. O valor do dominio directo, ou do senhorio, será calculado sobre a importancia de 20 fóros e um laudemio;

II. O do dominio util, foreiro ou emphyteutico, será calculado sobre o valor do predio livre, deduzido o do dominio directo; e o dos sub-emphyteuticos será esse mesmo valor, deduzidas 20 pensões sub-emphyteuticas e equivalentes ao dominio de emphyteutica principal.

Art. 34. Si a propriedade estiver sujeita á locação ou arrendamento temporario, aos locatarios, que tiverem reconstruido o predio, ou feito bemfeitorias uteis ou necessarias, anteriormente á data da lei, e que augmentem o valor locativo, o Governo poderá entrar em accordo, pagando-lhes o que fôr reconhecidamente justo (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º § 7º).

Na falta de accordo, a importancia provada das sobreditas obras ou bemfeitorias será rateada pelo numero de annos da locação, deduzidas as quotas dos annos decorridos.

Art. 35. A indemnização aos locatarios, e bem assim a dos foreiros, nos casos do n. 11 do art. 32, não serão computadas na parte que competir aos proprietarios.

Art. 36. Quando no predio houver grandes installações, como de machinismos em funcionamento, o Governo poderá indemnizar ou fazer á sua custa a despeza de desmonte e transporte dessas installações, ou auxiliar, apenas, com uma parte razoavel os gastos de transporte (decreto de 1903, art. 2º, § 9º).

Art. 37. O valor da indemnização, nos casos da desapropriação de aguas, será o

que corresponder ao volume ou força motora de que effectivamente utilizar-se o proprietario ao tempo da desapropriação (lei n. 3.396, de 24 de novembro de 1888, art. 21, n. 11).

§ 1.º A indemnização não excederá á exigencia do proprietario, nem será inferior:

a) á offerta préviamente approvada pelo Governo;

b) a 6 % do valor da propriedade, constante de inventario, ou contracto de acquisição, revestido das formalidades legais, e na falta de inventario, ou contracto, de valor que estimarem os arbitadores (lei n. 3.396, de 1888, art. 21, n. 11).

§ 2.º Quando o abastecimento exigir construcções em terrenos proximos ou adjacentes aos mananciaes, serão fixadas indemnizações aos que para esse fim forem desapropriados, segundo as regras do artigo 31 (lei n. 3.396, de 1888, art. 22).

§ 3.º Possuindo o proprietario estabelecimento que fique prejudicado com a desapropriação, por não permittir o interesse publico, que, na fórmula do paragrapho seguinte, lhe seja fornecida quantidade de agua sufficiente para a respectiva exploração, será tambem desapropriado o mesmo estabelecimento, regulando-se a indemnização pelo disposto no mencionado art. 31 (lei n. 3.396, de 1888, artigo 23).

§ 4.º Além da indemnização, é garantida ao proprietario a quantidade de agua necessaria ao consumo domestico, fazendo-se para esse fim as convenientes derivações (lei n. 3.396, de 1888, art. 24).

Art. 38. Resolvida a indemnização pela accepção da offerta, accôrdo ou sentença, e recebida pelo proprietario a sua importancia ou depositada nos casos do art. 11, o juiz mandará passar mandado de immissão de posse, operando-se por elle a transferencia do dominio da propriedade.

Art. 39. A desapropriação é isenta do imposto de transmissáo de propriedade e o respectivo processo dos sellos fixo e proporcional (decreto de 1845 art. 33) e da taxa judiciaria.

TITULO IV

DISPOSIÇÕES ESPECIAES

Art. 40. Nos casos de perigo imminente, como de guerra, ou commoção, cessarão todas as formalidades e poder-se-á tomar posse do uso, quanto baste, reservados os direitos dos proprietarios e interessados para serem deduzidos em tempo opportuno (lei de 1826, art. 8º).

Art. 41. A disposição do artigo anterior é applicavel aos casos em que houver sido expressamente declarada a urgencia da desapropriação, para o effeito da posse dos immoveis indispensaveis á immediata execução das obras (decreto de 1903, art. 2º, § 3º).

§ 1.º Para a expedição do mandado, porém, quando não houver accôrdo sobre a indemnização e prévio pagamento do preço, será depositado o valor maximo que competir por direito aos proprietarios e interessados (arts. 31, 19, §§ 1º, 33 e 34), sobre a base do imposto predial ou do aluguel, por estimativa dos arbitadores.

§ 2.º Feito o deposito, poderá ser levantado o minimo, e se proseguirá no processo do arbitramento para a liquidação definitiva das indemnizações, pela fórmula dos artigos antecedentes.

Art. 42. Poderão ser occupados temporariamente os terrenos não edificados, de imprescindivel necessidade para a installação dos serviços e trabalhos preparatorios da execução das obras, e extração de materiaes destinados ás mesmas obras (decreto de 1903, art. 3º).

§ 1.º A occupação provisoria, como um arrendamento forçado, será requerida e concedida mediante preço certo pelo tempo da sua duração e responsabilidade dos danos e prejuizos por ella causados, estimados por convenção amigavel ou por arbitramento, nos termos e pela fórmula dos arts. 18 e 21.

§ 2.º Fixadas as indemnizações e depositada a que houver sido convencionada, ou arbitrada, como garantia provisoria da responsabilidade eventual do danno, expedir-se-á o respectivo mandado, que servirá de titulo ao occupante, até que, terminadas as obras, se proceda ao arbitramento para a definitiva indemnização dos danos e interesses pelo facto da occupação e dos que forem devidos pelas deteriorações e prejuizos por ella verificados.

Art. 43. Continuam em vigor as disposições da lei de 9 de setembro de 1826 e decs. ns. 353, de 1845, 1.664, de 1855, não expressamente declarados no presente regulamento, que não houverem sido revogados pelo decreto n. 1.021, de 26 de agosto de 1903.

Rio, 9 de setembro de 1903 — *J. J. Seabra.*

DECRETO N. 7.897 — DE 10 DE MARÇO DE 1910

Approva o novo regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 2º, n. XVII, da lei numero 2.210, de 28 de dezembro de 1909, resolve approvar o regulamento que a este accompanha, para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.

Leopoldo de Bulhões.

Regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte, a que se refere o decreto n. 7.897, desta data

CAPITULO I

DA INCIDENCIA DO IMPOSTO E SUAS TAXAS

Art. 1.º O imposto de transporte, por via terrestre, fluvial ou maritima, será cobrado em toda a Republica, pela fórmula determinada no presente regulamento e incide:

a) sobre os bilhetes que dão direito a circular nas estradas de ferro con-

struidas pela União, pelos Estados ou por companhias e empresas particulares, subvencionadas ou não;

b) sobre os bilhetes que dão direito a passagens em embarcações a vapor, de companhias ou empresas de transporte fluvial ou marítimo, subvencionadas ou não.

Art. 2.º O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na letra a do artigo antecedente será cobrado na razão de 10 % do custo das passagens singelas ou de ida e volta, não se podendo cobrar mais de 2\$ por bilhete singelo, de qualquer classe ou denominação.

§ 1.º Os bilhetes de series ou assignaturas mensaes, trimestraes ou annuaes ficarão sujeitos ao imposto na razão de 10 % de seu custo, salvo quando o bilhete simples estiver isento do imposto, caso em que a assignatura será tambem isenta.

§ 2.º As cadernetas kilometricas ficam sujeitas ao imposto na razão de 10 % de seu valor total.

Art. 3.º O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na letra b do art. 1.º será cobrado:

a) para os portos interiores do paiz, á razão de 3 % do valor do bilhete singelo ou de ida e volta até o maximo de 2\$ por bilhete, de qualquer classe ou denominação;

b) para o exterior na razão de 5 % sobre o valor do bilhete;

Quando o preço do bilhete fôr cobrado em ouro será feita a conversão em moeda nacional ao cambio de 15 d. para determinação do valor do bilhete.

CAPITULO II

DAS ISENÇÕES

Art. 4.º São isentos do imposto:

a) os bilhetes ou cartões de passagens das ferro-vias da Capital Federal e seus suburbios e das capitães dos Estados, e aos dos *travvays* ou carris urbanos de tracção animada, a vapor ou electricidade;

b) as passagens singelas até 5\$ inclusive, nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados e pelas Municipalidades ou por companhias particulares;

c) as passagens inferiores a 10\$, nas barcas a vapor;

d) as que para o exterior, tomarem os membros do Corpo Diplomatico e suas familias;

e) as dos indigentes que tiverem de ser repatriados;

f) as gratuitas, concedidas a crianças menores de dous annos;

g) as passagens e passes concedidos por conta da União e dos Estados, assim como as do serviço das companhias ou empresas;

h) nas passagens de ida e volta o preço do bilhete singelo corresponderá á metade do preço do custo daquellas passagens.

Art. 5.º Comprehendem-se entre os membros do Corpo Diplomatico, para o fim de gozarem de isenção do imposto,

os addidos civis, militares e navaes, ás legações ou embaixadas.

Art. 6.º São para o mesmo effeito equiparados aos indigentes de que trata a letra c do art. 4.º os marinheiros de navios mercantes estrangeiros que, em consequencia de naufragio ou de permanencia em hospital, ficarem abandonados em portos do Brazil.

Art. 7.º Não são considerados membros do Corpo Diplomatico e, portanto, não gozarão de isenção do imposto os consules de carreira.

Art. 8.º Os passageiros de 1.ª classe que, tendo tomado passagem directa de um porto estrangeiro para outro tambem estrangeiro, interromperem a viagem em porto nacional, não são obrigados ao imposto quando tiverem de proseguir; bem assim o passageiro que, sahindo do paiz com destino ao estrangeiro, interromper a viagem em qualquer dos portos nacionaes de escala, salvo si o imposto não tiver sido pago no porto de partida.

CAPITULO III

DA FISCALIZAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 9.º A fiscalização do imposto de transporte será exercida:

I. No Districto Federal, pelo fiscal do mesmo imposto, creado pelo decreto numero 5.233, de 4 de julho de 1904, e no Estado de S. Paulo pelo fiscal creado pelo decreto n. 7.783, de 31 de dezembro de 1909.

II. Nos Estados, pelos agentes fiscaes dos impostos de consumo que forem designados pelos chefes das repartições fiscaes da zona em que tenha o imposto de ser arrecadado.

Art. 10. Aos funcionarios de que trata o artigo antecedente compete:

1.º Fiscalizar, diariamente, nos escriptorios e agencias de companhias de estradas de ferro e das de navegação a venda de bilhetes de passagens que incidirem no imposto, de accordo com este regulamento.

2.º Apresentar á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados até o dia 10 de cada mez um mappa demonstrativo da venda dos bilhetes no mez anterior, discriminadamente por companhias e pelas respectivas taxas.

3.º Representar immediatamente ao director da Recebedoria, no Districto Federal, e aos chefes das repartições fiscaes competentes, nos Estados, contra as difficuldades e abusos que encontrarem, afim de serem levados ao conhecimento do Ministro da Fazenda, quando deste depender a providencia.

Art. 11. Para effeito da fiscalização, as administrações das estradas de ferro e das companhias de navegação são obrigadas a ministrar aos funcionarios a que se refere o art. 9.º todos os esla-recimentos necessarios e a nota da venda diaria de bilhetes de passagem.

Art. 12. São excluidas desta fiscalização as estradas de ferro da União, custeadas directamente pelo Governo.

Art. 13. Os empregados incumbidos de examinar as contas das estradas de

ferro, os engenheiros fiscaes e os funcionarios encarregados de inspecionar as companhias de navegação subvencionadas são tambem obrigados á fiscalização deste imposto, dando immediatamente conta ao Thesouro ou ás repartições fiscaes competentes das irregularidades ou infracções de que tiverem conhecimento.

Art. 14. Não obstante a fiscalização estabelecida neste regulamento, o Governo exercerá qualquer outra, sempre e pelo modo que entender conveniente.

CAPITULO IV

DA COBRANÇA E ESCRIPTURAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 15. A arrecadação do imposto será feita pelas administrações das estradas de ferro ou companhias de navegação, e seu producto recolhido á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados.

Art. 16. O recolhimento da renda deste imposto terá logar, mediante guias demonstrativas;

a) para as estradas de ferro — do numero dos bilhetes obrigados ao imposto e da importancia por elles produzida;

b) para as companhias de navegação — do numero de bilhetes vendidos, do nome do vapor, porto de destino do passageiro, preço da passagem e quota do imposto, sendo esta guia acompanhada da relação nominal dos passageiros, rubricada pelo capitão do porto do logar.

Art. 17. As directorias das estradas de ferro da União farão o recolhimento a que se refere o artigo antecedente até o fim do mez subsequente ao da arrecadação; as das estradas de ferro dos Estados, das Municipalidades e das empresas particulares, bem como as de companhias de navegação, subvencionadas ou não, dentro dos primeiros 15 dias uteis do mez seguinte ao da cobrança.

Art. 18. Na cobrança das respectivas taxas serão as fracções inferiores a 100 réis cobradas como 100 réis.

Art. 19. As repartições a que se refere o art. 15 farão escripturar o imposto discriminando o que fôr produzido pelo transporte marítimo do que provier do transporte por terra. Igual discriminação se fará nos balanços do Thesouro.

CAPITULO V

DAS MULTAS

Art. 20. As companhias e empresas particulares que infringirem o disposto no art. 17 serão punidas com a multa de 10 a 50 % da importancia a recolher.

CAPITULO VI

DOS RECURSOS

Art. 21. Das decisões dos chefes das repartições fiscaes, nos Estados, cabe recurso para os delegados fiscaes.

Art. 22. Das decisões do director da Recebedoria, no Districto Federal, e das dos delegados fiscaes, quer em 1ª quer

em 2ª instancia para o Ministro da Fazenda.

Art. 23. Os recursos que versarem sobre multas não serão acceitos sem prévio deposito da respectiva importancia.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 24. As delegacias fiscaes, nos Estados, poderão firmar accôrdo com as empresas e companhias de estradas de ferro e de navegação marítima ou fluvial para a arrecadação do imposto, mediante a porcentagem de 4 %, correndo por conta das mesmas as despesas que tiverem de fazer com a impressão dos bilhetes de passagens e quaesquer outras que dependerem a cobrança e entrega da renda.

Art. 25. Os fiscaes do imposto a que se refere o art. 9º, n. 1, terão a porcentagem marcada nos decretos que crearam os respectivos logares. Os agentes fiscaes dos impostos do consumo nenhuma porcentagem perceberão pela arrecadação deste imposto.

Art. 26. Este regulamento entrará em execução no dia 1 de abril de 1910.

Art. 27. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910.
— Leopoldo de Bulhões.

DECRETO N. 8.592 — DE 8 DE MARÇO DE 1911

Approva o Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida na alínea XI do art. 2º da lei n. 2.321, de 30 de dezembro de 1910, resolve approvar o Regulamento, que a este acompanha, para as concessões de isenção de direitos aduaneiros.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911, 90º da Independência e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Francisco Antonio de Salles.

Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros a que se refere o decreto n. 8.592, desta data.

Art. 1.º A isenção de direitos de importação ou consumo e de expediente comprehende:

§ 1.º Os objectos que gosam dessa concessão por disposição especial de lei ou decreto do poder competente.

§ 2.º Os objectos que constam da Tarifa das Alfandegas.

§ 3.º A bagagem de passageiros.

§ 4.º Os objectos que constam do artigo 27 da actual lei orçamentaria da receita e que são os seguintes, de caracter geral, isentos de direitos de importação:

I e de expediente dos generos livres de direito;

Agricultura e pecuaria

1º, os machinismos e materiaes destinados ao aperfeiçoamento do fabrico do assucar e construção ou melhora-mento dos respectivos engenhos centraes e os materiaes de custeio e peças sobre-salantes, introduzidos directamente por agricultores ou por empresas agricolas. Esses machinismos e materiaes que a Ta-rifa considera livres de direito e ex-pediente comprehendem:

a) a ossatura ou armação de ferro bem como os seus pertences — comq colu-mnas, parafusos, arrebites, laminas de zinco ou de ferro zincado para parede e cobertura;

b) material para iluminação electrica ou gaz, completo;

c) ferramentas de officinas de repa-ras, talhas portateis, forjas e mais uten-silios;

d) machinas e aparelhos para o fa-brico de assucar, destillação de aguar-dente e de espirito; moinhos de quebrar e pulverizar assucar, tachas, moendas, alambiques e columnas distillatorias com seus accessorios, fôrmas e passadeiras, crystalizadores para purgar e refinar as-sucar;

e) tijolos refractarios proprios para fornalhas de caldeiras de vapor;

f) balanças para pesar as cannas e os assucares e tanque de ferro para depo-sitos;

g) peças de machinas nas condições previstas no art. 424, § 28, da Consoli-dação das Leis das Alfandegas.

2º, os phosphatos e superphosphatos de cal, quer mineraes, quer de ossos, nitrato de potassa e de soda, sulphato de ammonca, de cobre, de ferro ou de potassa, enxofres, guanos artificiaes, kai-nito, chloreto de potassa e formicidas quando destinados a adubos ou corre-tivo na industria agricola, importados por agricultores;

3º, o gado de cria vaccum, cavallar, asinino, ovelhum e caprino fixada pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, a porcentagem de reprodu-tores que deve conter cada grupo de gado de cria importada;

4º, os animaes destinados á reprodu-ção e ao melhoramento das raças indi-genas.

II, pagando 2 % de expediente:

Os locomoveis agricolas; valvulas de borracha para bombas de ar e para ou-tras machinas de qualquer forma ou fei-tio; tela de arame, de cobre ou de latão, cones de papelão ou de couro para turbinas e peças componentes de bate-rias de diffusão; escovas de arame, ferro ou latão ou raspadeiras para limpeza de tubos; manometros para indiear pressão de vapor ou de vaccuo, indicadores de temperatura, tubos de cobre, ferro ou latão para condução de agua, gaz ou vapor ou para caldeira e aparelho de concentração e evaporação com as respec-tivas valvulas e registros; crivos e seus supportes e travessão para fornalhas; aparelhos de movimento e transmissão,

comprehendendo polias com seus acces-sorios, eixos, mancaes, luvas, chavetas, aneis, collares de suspensão, correias para machinas, gacheta de borracha ou de asbesto e corda de algodão, linho ou canhamo para os aparelhos de trans-missão; trilhos portateis ou fixos bem como todos os seus accessorios, grampos, chapas de jueção, parafusos, desvios, contratrilhos, cruzamentos ou corações, azulbas para desvios e aparelhos de manobras; locomotivas e wagons com seus accessorios; barcos e vasos de ma-deira ou de ferro; bombas de ferro ou de outro metal para qualquer liquido ou massa e para abastecimento de agua quente ou fria; vidros e tubos de vidro para aparelhos de evaporação e concen-tração, para indicadores de nível de agua ou de outro liquido dentro dos apparelhos e caldeiras; o fio (arame) liso, gal-vanizado ou não, ns. 7, 8 e 9, para cercas, o de n. 14, para enfardar algodão, for-ragens e outros productos agricolas, fio proprio para empa de videiras, e o arame farpado e ovalado, sendo este ultimo das seguintes dimensões: 18 X 16 e 19 X 17, inclusive grampos, moirões de ferro ou aço para cercas e os respectivos estica-dores; os desnaturantes ou carburetantes de alcool; os toneis de ferro estanhados para o transporte do alcool; o sarnol, e carapatol, os sóros, vaccinas e todos os demais preparados destinados a prophylaxia e tratamento das molestias das plantas e dos animaes; a cal especial e demais productos chimicos para fabrica-ção de assucar; as ferramentas, enxadas, foices e semelhantes, destinadas á la-voura, importados por syndicatos agri-colas ou directamente pelos agricultores ou respectivas empresas e proprietarios de campos de criação.

III, pagando 5 % de expediente:

1º, os instrumentos de lavoura e ma-chinismos destinados ao fabrico e bene-ficio dos productos agricolas e o mate-rial destinado á construção dos respec-tivos engenhos centraes, quando impor-tados directamente pelos agricultores ou empresas agricolas;

2º, o material importado por indivi-duos ou empresas que se propuzerem a realizar a cultura racional e economica do café, cacão, fumo, algodão, canna de assucar, arroz, cevada, alfafa, trigo e fibras textis, animaes e vegetaes, uma vez que se proponham tambem a bene-ficiar esses productos em installações centraes, que, a juizo do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio fo-rem convenientemente montadas;

3º, as machinas destinadas ao suppri-mento de agua para irrigação e outros mistéres da lavoura, e que não tenham cylindro, embolo, alavanca, polia e que, por isso, não possam ser equiparadas ás bombas de mão aspirantes-calcantes;

4º, os aparelhos para fabrico de lacti-cinios e as folhas estampadas e acces-sorios para a fabricação de latas para mauteiga, banha e toucinho, quando di-rectamente importados pelos fabricantes desses productos;

5º, as quartolas e os barris de toda especie, novos e desmontados, destinados ao acondicionamento de vinho nacional,

que forem importados por syndicatos agricolas ou por viticultores e por xarqueadores, para o acondicionamento de sebo ou graxa;

6º, os machinismos e apparatus para montagem de xarqueaças, matadouros frigorificos, e entrepostos frigorificos para deposito de carnes.

IV, pagando 10 % de expediente:

1º, os pulverizadores e enxofradores e o enxofre em pó, sulphato de cobre e os preparados de saes de cobre, quando destinados á viticultura e importado por viticultores ou syndicatos agricolas;

2º, os machinismos e apparatus para o fabrico de adubos, de cellulose e papel de bagaço de canna de assucar e bem assim os productos chimicos para a sua fabricação.

INDUSTRIAS

V, e de expediente dos generos livres de direitos:

Os machinismos e seus sobresalentes e tambem os materiaes de custeio de mineração, importados directamente pelas empresas de mineração para consumo proprio. Nos materiaes de custeio se comprehendem sómente as substancias chimicas, os explosivos, os metalloides e metaes simples e o material de extracção e transporte na mina, necessarios áqueles trabalhos.

VI, pagando 10 % de expediente:

1º, o material importado por individuos ou empresas que se propuzerem a fazer installações de fabricas de conservas de peixe, mariscos, legumes e fructas;

2º, os ovulos do bicho da seda e os exames de abelhas de raça e o seu acondicionamento, bem como os apparatus para a apicultura e o vasilhame apropriado ao acondicionamento dos respectivos productos quando importados por profissionais, e a quaesquer machinismos e instrumentos que se destinem ás fabricas de sericicultura, desde que sejam empregados na fiacção e tecelagem unicamente de casulo de producção nacional;

3º, os machinismos e accessorios destinados ao estabelecimento de fabricas de ferro esmaltado e cimento;

4º, os motores, carburadores, fogões, fogareiros, lampadas e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool puro, carburetado ou desnaturado.

ESTRADAS DE FERRO, NAVEGAÇÃO E CONSTRUÇÃO NAVAL

VII, e de expediente de generos livres de direitos:

1º, os machinismos e materiaes, sobresalentes, comestiveis e mais objectos de uso dos passageiros e pessoal de bordo, destinados ás empresas que fizerem navegação regular entre os portos de um ou de mais de um Estado;

2º, o carvão de pedra importado pelas companhias de navegação nacionaes destinado ao seu consumo. Igual concessão

se fará ás companhias de navegação estrangeiras que se sujeitarem aos mesmos onus das nacionaes;

3º, as peças importadas pelos constructores estabelecidos no Brazil para os navios e vapores que construirem nos estaleiros nacionaes, precedendo as formalidades exigidas pelo art. 17 da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896.

VIII, pagando 5 % de expediente:

1º, o material importado para a construcção e prolongamento de estradas de ferro por concessão a particulares;

2º, o material destinado á navegação dos rios, importado por empresas de exploração agricola e industrial.

CONSTRUÇÃO

IX, pagando 5 % de expediente:

1º, o material importado para construcção de obras de portos por concessão a particulares.

X, pagando 10 % de expediente:

O material de construcção importado por individuos ou associações que se propuzerem a construir, nesta capital e nas cidades de população superior a 50.000 habitantes, casas hygienicas para proletarios, contando que se obriguem os ditos individuos e associações, por contracto que assignarem no Thesouro Nacional, a alugar taes habitações por preços módicos e tabellas que o Governo fixar, exercendo a devida fiscalização em todas as phases dessas construcções. Essa concessão só se tornará effectiva nos municipios que concederem isenção de imposto predial por 10 annos.

ADMINISTRAÇÃO

XI, e de expediente dos generos livres de direitos e mais contribuições aduaneiras:

As mercadorias e quaesquer objectos que forem directamente importados por conta da União para o serviço da Republica.

XII, e de expediente dos generos livres de direitos:

As machinas de elevação de agua, de qualquer especie, comprehendendo o respectivo motor; os cataventos, poços tubulares, bombas, encanamentos e mais accessorios destinados ao abastecimento de agua nos diversos municipios do Estado do Ceará e nos que forem flagellados pela secca e que forem importados pelas respectivas camaras, com o fim de entregal-os á servidão publica; igual favor será concedido á pessoa que importar esses materiaes por sua conta e para seu uso, á requisição dos Governos dos Estados.

XIII, pagando 5 % de expediente:

O material importado para ser applicado pelos Governos dos Estados, dos municipios e do Districto Federal, a requisição delles, em suas obras feitas por administração e que tenham por fim o saneamento, embellezamento e abasteci-

mento de agua; o material metallico para rédes de esgotos; o material para calçamentos, inclusive britadores, motores respectivos e rolos ou compressores para macadamização, melhoramentos e conservação das barras e portos, construção de fornos para incineração de lixo, pontes, iluminação, estradas de ferro e viação electrica e o que se destinar ao desenvolvimento de força para esses fins ou a laboratorios de analyses; o material para colonias correccionaes e casas de prisão com trabalho; os animaes e materiaes destinados aos corpos de policia e de bombeiros; o material destinado á praticagem de portos e á desobstrucção de baixios e canaes.

XIV, pagando 10 % de expediente:

1º, os canos e mais material ceramico para réde geral de esgotos nas cidades dos Estados do Amazonas, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Bahia, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e Matto Grosso, nas de Victoria, do Espirito Santo e Nictheroy, do Estado do Rio de Janeiro, quando requisitados pelos Governos dos Estados ou dos municipios;

2º, os aparelhos, machinas e instrumentos agricolas destinados ás fazendas e aos campos de experimentação estabelecidos pelos Estados e os objectos por estes importados para civilização dos indios e colonias indigenas.

CASAS DE CARIDADE E ASSISTENCIA

XV, pagando 10 % de expediente:

Os medicamentos, fazendas e mais objectos importados directamente pelas mesas administrativas dos estabelecimentos de caridade e de assistencia hospitalar, comtanto que os artigos importados sejam destinados ao uso e tratamento dos assistidos, e as drogas e utensilios que forem importados para uso das associações ou ligas contra a tuberculose, do Instituto de Assistencia á Infancia do Rio de Janeiro e do Dispensario de S. Vicennte de Paula, desta capital.

MATERIAL ESCOLAR

XVI, e de expediente de generos livres de direitos:

Os livros e reactivos, modelos, moveis, machinas e em geral todos os objectos de material escolar pertencentes aos museus dos Estados e ás escolas superiores por elles mantidos ou destinadas ao ensino publico em estabelecimentos de instrucção popular, exclusivamente gratuita mantidas ou não pelo Governo dos Estados ou por associação que possua edificio destinado a esse fim.

OBRAS DE ARTE

XVII, e de expediente de generos livres de direitos:

As obras d'arte, de pintura, de esculptura e semelhantes, produzidas no estrangeiro por artistas nacionaes; as obras

de igual natureza de autores estrangeiros, introduzidas por estabelecimentos de instrucção de bellas-artes, bem como as que possam contribuir para o progresso e desenvolvimento da arte nacional, e que, por se destinarem a locaes de franca visita, forem julgados de utilidade immediata para estudo e modelo; igual favor será concedido aos livros de propaganda escriptos em lingua estrangeira e que se occuparem exclusivamente do Brazil.

SPORT

XVIII, pagando 2 % de expediente:

Os pratinhos de betume e as espheras de vidro destinado a alvos volantes, bem como os cartuchos carregados, quando importados por clubs de tiro ao alvo.

XIX, pagando 10 % de expediente:

As embarcações de remo e vela destinadas exclusivamente ao *sport* nautico, com bancos e seus accessorios, remos, velas, forquetas, croques, braçadeiras, mastros, maças, cannas de leme, guarda-patrão, fios de barca para adriças importados directamente pelos clubs de regatas.

DIVERSOS

XX, pagando 2 % de expediente:

O vasilhame de vidro e de barro importado pelas emprezas de aguas naturais medicinaes da Republica.

XXI, pagando 10 % de expediente:

Os animaes destinados aos jardins zoológicos e os que forem importados para exhibições zoológicas e scientificas. Esses animaes, uma vez mortos, serão entregues aos museus publicos.

Art. 2.º A isenção de direitos concedida á bagagem dos passageiros, decorrente das disposições preliminares da Tarifa das Alfandegas comprehende: peças de vestuario, objectos, utensilios, instrumentos e, em geral, os artigos de uso pessoal e profissional; livros scientificos e litterarios—comtanto que não haja mais de um exemplar de cada obra; os desenhos, esboços, *maquettes* ou modelos, acabados ou por acabar, pertencentes a artistas que vierem residir na Republica; as joias e baixellas com os característicos de serem do serviço diario; monogrammas ou indios de uso—e os bahús, malas, saccos, cestas e cadeiras de viagem, bem como o que se acha discriminado nos arts. 390 e 391 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Paragrapho unico. Terá immediato desembaraço a bagagem dos embaixadores, ministros plenipotenciarios e outros diplomatas, notabilidades litterarias, scientificas, artisticas, politicas e altos funcionarios civis e militares da Republica em commissão do Governo.

Haverá a possivel facilidade no desembaraço das bagagens em geral, assim como a maxima urbanidade no trato com os passageiros.

Art. 3.º Para a concessão da isenção de direitos comprehendida no § 1.º do art. 1.º,

é necessária ordem prévia do Ministro da Fazenda, com precedência das formalidades do art. 6.º.

A concessão da isenção de direitos para a importação de armamento e material bellico pelos Estados dependerá de autorização prévia do Governo Federal para a sua introdução.

§ 1.º Para a concessão da isenção de direitos compreendida nos §§ 2.º e 3.º do art. 1.º têm competência o Ministro da Fazenda e os Inspectores das Alfandegas, respectivamente, nos termos do que estiver regulado nesse sentido na Tarifa

§ 2.º Para a concessão de isenção de direitos compreendidos nos ns. 1.º, 2.º, 3.º, e 4.º da alínea I; na alínea II; nos ns. 3.º, 4.º, 5.º e 6.º alínea III; nos ns. 1.º e 2.º da alínea IV; na alínea V; nos ns. 2.º e 4.º da alínea VI; no n. 2.º da alínea VII; nas alíneas XI e XIII; no n. 1.º da alínea XIV e nas alíneas XVIII, XIX, XX e XXI do § 3.º do art. 1.º têm competência os Inspectores das Alfandegas quando não fôr a isenção requisitada pelos ministros, directamente, caso em que compete ao da Fazenda fazer a concessão, sendo as demais dependentes de ordem prévia do Ministro da Fazenda.

§ 3.º Fôra das isenções de direitos classificados no art. 1.º e seus parágraphos, concessão alguma de despacho livre será feita, permittida ou executada, ainda que para ella preceda ordem de qualquer autoridade, sob pena de responsabilidade do funcionario ou funcionarios que a houverem cumprido.

Art. 4.º Fica extinta a matricula creada pelo art. 3.º do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, sendo conservada a existente até a data do presente regulamento.

Paragrapho unico. A Directoria da Receita, entretanto, fará registrar em livro proprio todas as concessões especiaes de isenção de direitos, logo após a publicação do respectivo decreto ou acto no *Diario Official*.

Art. 5.º A Directoria da Receita Publica organizará, annualmente, afim de ser consignado no relatório que fôr apresentado ao Poder Legislativo, um quadro demonstrativo da importancia dos direitos que não tiverem sido cobrados, com declaração:

1.º, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de isenção consignada na Tarifa das Alfandegas e nas leis orçamentarias em vigencia;

2.º, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de lei ou decreto especial;

3.º, dos materiaes, generos, mercadorias e objectos que tiverem por tal motivo entrado sem pagamento de direitos.

Paragrapho unico. Para organização desse quadro, a Directoria da Receita Publica exigirá das Alfandegas e em tempo competente os necessarios elementos.

Art. 6.º Para o despacho livre, nos casos em que se faz mistér a ordem prévia do Ministerio da Fazenda, os interessados deverão requerer a essa autoridade, directamente, na Capital Federal, e por intermedio das delegacias fiscaes nos Estados, juntando a petição:

1.º, a relação dos objectos a despachar, com designação de especies e quantidades, pesos e medidas:

a) essa relação será formulada em duas vias e em lingua vernacula, exceptuando os objectos que não tenham traducção litteral technica ou nomenclatura convencional admittida correctamente no paiz, para os quaes é preferivel a conservação da expressão estrangeira;

b) os objectos que não são tarifados por pesos e medidas e pagam nas alfandegas, por unidade ou *ad valorem*, independem desses caracteristicos;

c) na organização dessa relação é admittida a impressão a machina de escrever, em tinta uniforme e sem espaço de parcella a parcella, maiores que os das entrelinhas regulares, sendo as quantidades, pesos ou medidas dos objectos declarados em algarismos e por extenso;

d) a relação será datada e rubricada folha a folha, pelo engenheiro fiscal que a certificar.

2.º Certificado do engenheiro fiscal junto á companhia ou empresa ou de quem o Ministro da Fazenda ou os delegados fiscaes designarem.

Desse certificado deverá constar:

a) se o material relacionado tem os caracteristicos inherentes aos serviços ou obras em que se pretende applicar-o;

b) se está pedido em quantidade relativa ao plano dos mesmos serviços ou obras;

c) se representa o conjuncto preciso para o emprego ou applicação de um anno;

d) se contém artigos de *stock* ou sobre-salentes indispensaveis a necessidades e incidentes occorrentes nos serviços e obras;

e) se tem similar na producção nacional e, no caso affirmativo, determinar quaes as fabricas productoras e sua producção normal.

§ 1.º Independem de certificado os artigos de estrutura e applicação inconfundiveis e de facil distincção em conferencia aduaneira, como sejam: os instrumentos de lavoura; as quartolas e os barris destinados ao acondicionamento de vinho, graxa ou sebo nacionaes; os pulverizadores e enxofradores destinados á viticultura; os motores carburadores, fogões, fogareiros, lampadas, e quaesquer utensilios que utilizem como combustível o alcool; o vasilhame de vidro e de barro importado pelas empresas de aguas naturais medicinaes da Republica; as folhas estampadas e outras de igual natureza, constantes das concessões de isenção de direitos, da Tarifa das Alfandegas e leis orçamentarias quando não façam parte componente, integrante ou accessoria do conjuncto de material ou installação em que venham simultaneamente incluídas com outros materiaes ou machinismos sujeitos a formalidades do certificado profissional.

§ 2.º O certificado será singular e acompanhará a primeira via da relação do material.

§ 3.º As casas de caridade e estabelecimentos semelhantes que mantêm as-

sistencia hospitalar, quando pretendem a effectividade do favor de isenção decorrente dos dispositivos preliminares da Tarifa das Alfandegas, apresentarão certificado de medicos civis ou militares sobre a applicação dos artigos de uso e tratamento dos assistidos e respectivas quantidades.

§ 4.º Para ter logar a concessão de isenção de direitos das obras de arte, deverão as pessoas que pretenderem despachal-as, justificar perante o Ministro da Fazenda o valor e importancia artistica das mesmas, com certificado da Escola Nacional de Bellas-Artes, diplomas de premios obtidos nas exposições artisticas ou outros quaesquer documentos a juizo do Ministro da Fazenda que mostrem estar essas obras nas condições de gosar de isenção.

§ 5.º Não serão reputados regulares os certificados emanados de profissionais que tenham relações administrativas, direcção economica ou de qualquer modo jurisdicção ou dependencia junto aos concessionarios de isenção de direitos, salvo no caso dos engenheiros fiscaes, que exerçam as suas funções por designação official ou por força de disposição de lei.

Art. 7.º As petições de isenção de direitos devem ser formuladas precisando o seu objectivo essencial e indicando o dispositivo em que se pretenda fundamentar o pedido, o local dos serviços e o fim a que é destinado o material, assim como se a importação desse material é directamente feita ou por intermediarios.

Art. 8.º Sejam quaes forem os termos das leis, decretos e dos contractos existentes na data do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, e do presente Regulamento, que estabeleçam ou autorizem isenção de direitos de importação ou de consumo e de expedientes, taes isenções, em caso algum, poderão comprehender:

1.º, os generos, mercadorias e objectos que tiverem similar na produção nacional, em quantidade sufficiente para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e das obras favorecidos com isenção de direitos;

2.º, as materias primas nas mesmas condições.

§ 1.º São obrigados os productores de artigos de manufactura nacional, que pretenderem competir com os artigos similares importados do estrangeiro, para os effectos da restricção legal, a apresentar ao Ministro da Fazenda os seus prospectos industriaes acompanhados de amostras dos seus productos, quando facilmente transportaveis,— catalogos, photographias, relações de preços correntes dos seus artigos nos mercados do paiz, da aceitação commercial dos mesmos, da capacidade da produção e de todos os elementos documentaes que constituam a prova de estarem as respectivas fabricas aparelhadas para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e obras favorecidos com a isenção de direitos.

§ 2.º Será creado na Direcção da Receita Publica do Thesouro Nacional:

a) um registro geral para o lançamento das industrias nacionaes consideradas nas condições de offerecer productos similares aos estrangeiros;

b) um archivo constituido com todos os elementos documentaes exigidos no paragrapho anterior. Esse archivo será franqueado ao exame, consulta ou comparação dos interessados, servindo concomitantemente para fundamentar ou contrariar os laudos profissionais em caso de reclamação ou controversia.

§ 3.º A controversia entre o Ministro da Fazenda e os engenheiros fiscaes sobre impropriedade de applicação ou excesso de material será, sob o ponto de vista tecnico, estudada pelas repartições technicas da União, á requisição do mesmo Ministerio.

Exceptua-se o caso em que, existindo clausula de decisão arbitral, seja a mesma invocada pelos interessados para a solução da controversia.

Art. 9.º O Ministro da Fazenda poderá excluir os generos e objectos que não pareçam comprehendidos na classificação ou especificação das leis ou decretos concessivos de favores de despacho livre.

Art. 10. O Ministro da Fazenda não permitirá, em caso algum, isenção de direitos para applicação ou emprego por mais de um anno.

Art. 11. Não será permitida a concessão de isenção de direitos pedida por telegramma de qualquer procedencia, ainda mesmo dos Governadores ou Presidentes dos Estados ou de autoridades municipaes, salvo mediante termo de responsabilidade.

Art. 12. As requisições de despacho livre feitas pelo Governo da União para artigos, objectos ou material destinados ao serviço publico, subordinam-se aos preceitos do presente Regulamento, com excepção de obrigação do laudo profissional ou certificado estabelecido no n. 2 do art. 6.º.

Art. 13. Para que o favor de isenção de direitos se estenda ao periodo de custeio dos serviços ou obras é absolutamente necessario que essa condição se ache expressamente declarada na lei ou decreto de concessão.

Paragrapho unico. Sem essa condição, em caso algum, poderá a isenção comprehender o referido periodo de custeio.

Art. 14. A administração federal, estadual ou municipal, não pôde estabelecer em seus contractos com particulares, emprezas ou companhias, clausulas concessivas ou promissorias de isenção de direitos aduaneiros para material importado.

Paragrapho unico. Não será permitido despacho de material com isenção de direitos decorrentes de taes clausulas, ainda que em nome do Governo da União (art. 12 da lei n. 1.144, de 30 de dezembro de 1903).

Art. 15. Nos casos de allegação d' urgencia de importação de material destinado a emprezas telegraphicas, de estradas de ferro, navegação, obras do porto e estabelecimentos de assistencia hospitalar o Ministro da Fazenda poderá conceder o despacho livre desse material, mediante termo de responsabilidade com prazo razoavel, a seu juizo, para que os

interessados, pelos meios regulares, legítimos o seu direito á concessão definitiva do favor.

Art. 16. A contagem do prazo para validade das ordens de isenção de direitos, quer decorrentes da Tarifa das Alfandegas, quer de disposições contractaes existentes ou de decretos especiaes, será feita por anno civil, a partir da data das mesmas ordens.

Art. 17. As provas de identidade e de idoneidade dos particulares, que pretendem isenção de direitos derivados de concessões de caracter geral, serão produzidas por attestação de autoridades ou de pessoa de distincção, portadoras de fé publica, a juizo do Ministro da Fazenda.

Art. 18. Os inspectores das alfandegas, nos despachos de sua competencia, ficam obrigados a cumprir as mesmas normas estabelecidas por este Regulamento, facultando ás partes os recursos legais para instancia superior.

Art. 19. É vedado aos chefes das repartições publicas importarem do estrangeiro artigos de expediente que se encontrem facilmente nos mercados locais.

Art. 20. Para fiscalização de destino das mercadorias favorecidas com isenção de direitos, observar-se-ha o que a Consolidação das leis das Alfandegas e Mesas de Rendas dispõe nos seus arts. 437 a 443.

Paragrapho unico. Ao emprego designado para fiscal desse serviço serão proporcionados todos os recursos necessarios.

Art 21. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911.—
Francisco Antonio de Salles.

DECRETO N. 9.076 — DE 3 DE NOVEMBRO DE 1911

Approva o Regulamento para a Inspectoria Federal das Estradas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações conferidas no n. XLVIII do art. 32 e no art. 36 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica approved o Regulamento que com esta baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para a Inspectoria Federal das Estradas.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911, 90° da Independencia e 23° da Republica.

HERNIES R. DA FONSECA.

J. J. Scabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 9.076, desta data

CAPITULO I

DA INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Art. 1.º Fica creada a Inspectoria Federal das Estradas com a incumbencia de fiscalizar todos os serviços relativos a

estradas de ferro e de rodagem dependentes do Governo da União, exceptuadas as que estiverem sob sua administração directa.

Art. 2.º As estradas de que trata o artigo precedente vêm a ser: as autorizadas pelo Governo Federal, as por elle concedidas ou arrendadas, as que gosam de garantia de juros ou fiança de qualquer especie, subvenção, auxilio ou favor por parte do mesmo, ou as declaradas de interesse geral.

Art. 3.º A fiscalização das estradas em que o Governo Federal houver empenhado interesse pecuniario, por garantia de juros, subvenção ou fiança de qualquer especie, será ampla, quer no tocante a despezas, receita, tarifas, rendas da estrada, quer no que respeita á conservação desta, suas dependencias e material, policia, segurança e circulação, de accordo com os decretos ns. 1.930, de 26 de abril de 1857, 5.561, de 28 de fevereiro de 1874, 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, de 29 de dezembro de 1880 e instrucções e decisões consequentes, além do que especialmente estatuirem os respectivos contractos.

Art. 4.º Nas empresas não subvencionadas, a fiscalização se reduzirá ao exame das obras e da conservação do leito, material fixo e rodante e ao que concerne á segurança, regularidade e commodidade do transitio nas respectivas estradas, incidindo tambem a fiscalização, para aquellas que gosam do privilegio de zona, nas tarifas que, devidamente informadas, terão de ser submettidas á approvação do Governo.

Art. 5.º Compete á Inspectoria Federal das Estradas:

1.º O estudo de todos os assumptos geraes e dados referentes ás estradas de ferro e de rodagem, informando circunstanciadamente ao Governo para as suas deliberações a respeito;

2.º A direcção, coordenação e collecção de todos os elementos indispensaveis á organização e execução do plano de viação ferrea ou de rodagem federal e do levantamento e cadastro das demais estradas da Republica para a confecção da carta geral da viação, solicitando para esse caso o necessario auxilio das autoridades competentes;

3.º O reconhecimento e a exploração das estradas de interesse geral, quando assim o determinar o Governo, e a organização dos respectivos projectos e orçamentos;

4.º O preparo das bases geraes dos editaes de concurrencia para a realização dos serviços sob sua alçada, o estudo das propostas apresentadas e a organização dos contractos, submettendo todos os documentos ao Ministerio para sua approvação, registro e expedição dos actos respectivos;

5.º A fiscalização não só das estradas em construcção como tambem das estradas em trafego, com excepção das que tiverem administração directa do Governo;

6.º A organização, guarda e conservação de todo o archivo technico das estradas federaes;

7.º A estatística de todas as estradas de concessão federal, estadual e muni-

CAPITULO III

DAS ATRIBUIÇÕES E DEVERES DO PESSOAL

Art. 12. Compete ao inspector:

I. Fornecer ao Governo todos os elementos indispensaveis á organização do plano geral de viação;

II. Mandar effectuar, quando determinados pelo Ministro, o reconhecimento e a exploração de todas as estradas que possam ser de interesse geral;

III. Mandar executar os estudos necessarios para cumprir o disposto nos numeros anteriores;

IV. Zelar pelo exacto cumprimento dos contractos das estradas dependentes do Governo Federal, expedindo as instruções que para esse fim julgar necessarias, submettendo-as á approvação do Ministerio;

V. Approvar, sendo seus actos submettidos posteriormente á approvação do Ministerio:

a) modificações de traçado em planta e perfil, desde que não acarretem augmento de despezas e melhiore as condições technicas relativas aos raios de curvas e ás declividades;

b) alterações nos projectos de obras de arte, uma vez que dellas resultem economia sem prejuizo da segurança, ou que se obtenha maior segurança sem accrescimento de despeza.

VI. Aceitar provisoriamente os trechos de estradas, á medida que ficarem concluidos pelas emprezas constructoras;

VII. Approvar provisoriamente os projectos de tarifas, instruções regulamentares, quadros de pessoal e horarios propostos pelas emprezas concessionarias;

VIII. Submetter á approvação do Ministro quaesquer medidas das quaes advinha o desenvolvimento das zonas atravessadas pelas estradas dependentes do Governo Federal;

IX. Examinar minuciosamente a organização das tarifas e alterações que se forem necessarias em prol do desenvolvimento agricola, industrial e commercial do paiz e em beneficio do trafego internacional limitrophe;

X. Dirigir todo o serviço da Inspectoria, expedindo as necessarias instruções para a boa marcha dos serviços, para o regular andamento dos papeis e documentos submettidos ao seu estudo, distribuindo-os convenientemente pelas varias dependencias da repartição, de modo a tornar tão expedito quanto possível o necessario estudo e expediente;

XI. Inspeccionar pessoalmente, quando julgar conveniente, qualquer dos serviços a cargo da Inspectoria;

XII. Organizar a estatistica e o cadastro das estradas, quer as dependentes do Governo Federal, quer as dos Governos dos Estados ou das Municipalidades, solicitando ou obtendo, pelo modo mais conveniente, os elementos necessarios;

XIII. Fiscalizar, pela fórma mais conveniente, todos os documentos relativos á renda e á despeza das estradas arrendadas e das que gozam de favores pecuniarios do Governo pela fórma que julgar mais garantidora dos interesses da União;

cipal, dos seus elementos technicos e dos transportes effectuados annualmente;

8.º A vigilancia pelo cumprimento das leis, regulamentos e instruções vigentes ou dos que forem expedidos em relação á industria de transporte terrestre da Republica e dos contractos ou interesses do Governo ligados a esse assumpto.

CAPITULO II

DO PESSOAL DA INSPECTORIA

Art. 6.º A Inspectoria se comporá:

a) de uma administração central com escriptorio e séde na cidade do Rio de Janeiro, em edificio proprio designado pelo Governo;

b) de tantas sub-administrações quantas correspondem ás redes, ou districtos de inspecção, que forem grupadas ás varias estradas sujeitas á fiscalização federal, com séde e escriptorio nos pontos centraes ou mais convenientes desses districtos;

c) das commissões que forem necessarias para os estudos, projectos, planos e organogramas das estradas a serem construidas por ordem do Governo, com séde e escriptorio nos pontos convenientes;

d) de delegações fiscaes, itinerantes e removiveis, de inspecção directa das sub-administrações das commissões acima e em geral das estradas, em numero e condições que se fizerem precisos, a juizo do Governo.

Art. 7.º A administração central, á qual ficam directamente subordinadas as sub-administrações, commissões e delegações, será dirigida por um inspector e constituída das seguintes sub-divisões:

a) secretaria;

b) secção das estradas em estudos e em construcção;

c) secção das estradas em trafego; e estatistica;

d) secção de contabilidade.

Art. 8.º As sub-administrações serão dirigidas por engenheiros chefes de districto, com residencia nas respectivas sedes e constituídas pelo pessoal de engenheiros fiscaes e outros funcionarios, fixados em numero e categoria de accordo com a importancia de cada rede de fiscalização.

Art. 9.º As commissões serão dirigidas por um engenheiro chefe, com residencia no ponto mais adequado aos trabalhos e serão constituídas por tantos engenheiros, conductores, desenhistas, escripturarios, auxiliares, serventes e operarios quantos forem precisos para o completo desempenho dos serviços que lhes forem confiados.

Art. 10. As delegações fiscaes serão exercidas por um ou mais engenheiros itinerantes, sob a denominação de fiscaes geraes, com residencia official na séde da inspectoria, removidos em cada inspecção para qualquer ponto do territorio da Republica onde se faça mister a sua presença temporaria.

Art. 11. O numero e categoria das sub-administrações e delegações serão fixados nas condições previstas neste regulamento e o numero de commissões será o que fór exigido pelas necessidades do serviço quando assim o determinar o Governo.

XIV. Mandar proceder semestralmente á tomada de contas das empresas que gozarem de garantia de juros ou que, não gozando desse favor, sejam obrigadas a prestal-as por disposições de seus contractos, regulando-se nesse assumpto pelas instruções especiaes para esse fim approvadas pelo Ministro;

XV. Apresentar ao Ministro, até o dia 15 de março de cada anno, o relatório circunstanciado de todos os serviços do anno anterior a cargo da Inspectoria, e bem assim o orçamento das despesas para os serviços da repartição no exercicio futuro e das relativas aos favores pecuniarios concedidos ás empresas;

XVI. Apresentar ao Ministro, até aquella data, afim de ser devidamente impressa, a estatística das estradas dependentes da repartição.

Art. 13. Compete ao secretario por si e pelo pessoal da secretaria:

I. Dirigir o expediente da administração central, zelando pela ordem, disciplina e asseo geral do escriptorio da Inspectoria;

II. Abrir, catalogar, preparar, submeter ao inspector e redigir a sua correspondencia, zelando pela classificação e guarda de seu archivo;

III. Zelar pela boa distribuição dos papéis e documentos da Inspectoria, sendo responsabilizado pelos seus extravios, quando não forem elles devidamente protocollados;

IV. Providenciar para a aquisição dos materiaes necessarios ao expediente da administração central e distribuil-os conforme as necessidades de cada uma de suas secções;

V. Proceder ao assentamento do pessoal da Inspectoria, com a indicação do nome, idade, estado, residencia, data da nomeação, categoria, posse, licença, remoção, tempo de exercicio, elogios, penas e tudo quanto possa interessar aos empregados, de modo a permittir informação prompta e segura a respeito dos mesmos.

Art. 14. Directamente subordinados ao secretario disporá a secretaria de um official, um archivista, um 2º escripturario, um amanuense, um porteiro, um contínuo e tres serventes, cujas funções serão determinadas por instruções dadas pela Inspectoria.

Art. 15. Compete aos chefes de secção:

I. Ter sob sua responsabilidade e direcção a respectiva secção, distribuir o serviço por seus auxiliares e examinar todos os documentos e assumptos estudados, de modo a conhecê-los nos seus detalhes.

II. Ser o intermediario entre o inspector e o pessoal da secção, zelando pela boa marcha dos trabalhos e cumprimento dos deveres dos empregados;

III. Propor ao inspector as modificações e prestar nesse sentido informações á secretaria e á contabilidade para os devidos assentamentos e folhas de pagamento;

IV. Propor ao inspector as penalidades em que incorrer o pessoal da secção;

V. Organizar e ter sob sua responsabilidade o archivo, correspondencia e protocollo dos documentos da secção;

VI. Estudar e informar ao inspector,

ou visar todas as informações da secção, sobre todos os estudos, projectos, planos submettidos;

VII. Corresponder-se directamente com os chefes de districto ou de construção ou fiscaes geraes, sómente quanto aos serviços da secção para esclarecimentos que se fizerem precisos á solução dos serviços da secção, correspondentes ao anno anterior.

VIII. Substituir o inspector nos seus impedimentos, quando designado pelo Ministro;

IX. Apresentar ao inspector, até o dia 15 de fevereiro de cada anno, o relatório dos serviços de secção, correspondentes ao anno anterior;

Art. 16. Ao chefe de secção das estradas em estudo e construção, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Examinar e prestar informações sobre todos os estudos, projectos, planos e orçamentos de estradas, quer os organizados pelas commissões officiaes, quer os apresentados pelas empresas contractantes;

II. Propor ao inspector o pessoal extranumerario para as commissões incumbidas dos estudos das estradas que o Governo designar, a dispensa dos engenheiros e mais auxiliares á medida que se tornarem desnecessarios ao serviço;

III. Propor ao inspector as modificações ou melhoramentos de taes estudos, fazendo os respectivos desenhos e orçamentos;

IV. Estudar as condições, especificações e tabellas de preços para a construção das estradas, de accordo com os dados relativos a cada zona do paiz e com as necessidades da rede local, informando ao inspector sobre as alterações precisas que forem indicadas pelo estudo comparativo dos dados adquiridos e a pratica de taes serviços;

V. Informar detalhadamente sobre a qualidade, procedencia, valor, resistencia e condições a que deve satisfazer o material fixo, com emprego nas estradas em construção;

VI. Informar á *Secção das estradas em trafego e estatística* sobre todos os dados precisos para a organização dos projectos de estações ou dependencias, obras de arte e typos de material fixo, que tenham de ser empregados nas estradas em trafego;

VII. Verificar se a applicação dos preços dos contractos ou instruções do Governo é feita com exactidão nos calculos das medições ou avaliações de serviços executados pelas empresas contractantes;

VIII. Informar á secção de contabilidade a respeito da organização das folhas e certificados de pagamento dos serviços executados;

IX. Examinar, registrar e submeter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios aos estudos das estradas, quando tiverem de ser feitos sob a acção da Inspectoria, ou dos que tiverem de ser importados livres de direitos.

Art. 17. Ao chefe da secção das estradas em estudo e construção serão subordinados directamente tres engenheiros ajudantes, sendo um especialista

em electricidade, dous desenhistas, dous calculistas, um 1º escripturario e um continuo, cujas funcões serão reguladas em instrucções especiaes.

Art. 18. Ao chefe da secção das estradas em trafego, e estatistica, por si e pelo pessoal da secção incumbem:

I. Estudar e examinar exclusivamente os assumptos que digam com a parte em trafego das estradas concedidas, informando sobre elles minuciosamente ao inspector;

II. Informar sobre o processo de accettazione de qualquer trecho de estrada que deva ser entregue ao trafego publico;

III. Informar a respeito do estabelecimento de estações ou paradas, horarios e velocidade dos trens e sobre os regulamentos especiaes para os transportes nas estradas em trafego;

IV. Estudar e examinar os projectos de tarifas e condições de transporte das estradas sob o ponto de vista do augmento da regularidade do seu trafego, submettendo esse estudo á secção de contabilidade para revel-o sob o ponto de vista de vantagem financeira para o Governo;

V. Estudar os meios de diminuir as despesas de custeio das estradas e desenvolver as fontes de receita de sua exploração technica e commercial;

VI. Examinar, rubricar e submeter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios ao trafego das estradas e que tenham de ser importados com isenção de direitos;

VII. Informar sobre o augmento ou aquisição de material fixo e rodante para as estradas em trafego, de accordo com os dados fornecidos pela secção das estradas em estudo e construcção;

VIII. Estudar os contractos de trafego mutuo e os de transito reciproco do material rodante entre as estradas em trafego, propondo as soluções necessarias;

IX. Examinar as propostas de tarifas e suas modificações, informando de modo preciso sobre as vantagens de sua approvação para o Thesouro Nacional;

X. Recolher todos os dados referentes a custas, despesas, lucros e perdas para organização da estatistica e resumos parciaes para cada estrada ou rede durante o anno anterior;

XI. Organizar para cada anno a estatistica geral de construcção e trafego, receita e despeza das estradas fiscalizadas para ser submettida ao exame do inspector e apresentada ao Ministro para a necessaria publicação;

XII. Confeccionar os dados precisos e fazer o historico de cada rede de viação e de seus contractos á vista do que constar e do que fôr succedendo, para cada caso, de accordo com os dados fornecidos pelas outras secções da Inspectoria;

XIII. Fazer o registro, por meio de extracto, dos actos da Inspectoria e dos Poderes Legislativo e Executivo, com referencia a cada uma das estradas;

XIV. Organizar um archivo da legislação ferro-viaria brasileira e estrangeira e dos actos de lei e regulamentos da Republica que digam respeito ás estradas, em geral, ou ás mesmas interesses sob qualquer ponto de vista;

XV. Colleccionar e ministrar ao inspector todos os dados para a confecção do relatorio annual da Inspectoria.

Art. 19. Ao chefe da secção das estradas em trafego e estatistica serão subordinados directamente dous engenheiros ajudantes, um official de estatistica, um 1º escripturario, dois amanuenses e um continuo, cujas funcões serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 20. Ao chefe de secção da contabilidade, por si e pelo pessoal da secção, incumbem:

I. Organizar as folhas de pagamento do pessoal da Inspectoria de accordo com as notas dos livros de ponto das secções para serem encaminhadas ao respectivo processo;

II. Organizar os certificados de pagamento de serviços feitos pelas commissões ou pelos contractantes para a execução das estradas em construcção ou modificações de estradas em trafego, quando taes trabalhos tenham de ser levados á conta de capital dos contractantes ou de ser pagos pelo Governo;

III. Examinar os pedidos para levantamento de fundos, retiradas, cauções, depositos e guias de recolhimento ao Thesouro de quaesquer pagamentos, de accordo com os contractos;

IV. Informar, tendo em vista os creditos votados, os quadros de pessoal de varios serviços locais e dos contractantes propondo as alterações que forem convenientes, no ponto de vista da despeza;

V. Proceder a minucioso exame nos processos de tomadas de contas aos contractantes e prestar sobre os mesmos as necessarias informações;

VI. Organizar a escripturação geral da Inspectoria, de modo que fiquem estabelecidas contas geraes e especiaes para estradas em construcção e em trafego, mencionando detalhadamente os encargos do Governo, os pagamentos por elle feitos por qualquer titulo, os depositos, as cauções ou garantias dos contractantes, as restituções ou pagamentos feitos ao Governo, o capital fixado para cada estrada, suas garantias, juros e amortizações e os emprestimos feitos pelo Governo para a realização dos contractos, estabelecendo sob fórma clara e precisa um regimen de verdadeira contabilidade para seguras informações;

VII. Escripitar em um livro especial, além dos livros geraes, a conta corrente da receita e despeza da Inspectoria;

VIII. Preparar os dados precisos para os orçamentos annuaes da repartição e para o relatorio do inspector, quanto ás despesas necessarias aos serviços do anno seguinte;

IX. Organizar, conservar e catalogar todo o archivo financeiro da Inspectoria;

X. Apresentar ao inspector até o dia 15 de cada mez um balancete da escripta do mez anterior e até os dias 15 dos mezes de agosto e fevereiro um balanço do semestre e anno anterior.

Art. 21. Ao chefe de secção da contabilidade serão subordinados directamente um engenheiro ajudante, um contador, um ajudante de contador, um 2º escripturario, dous amanuenses e um continuo, cujas funcões serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 22. Aos chefes das sub-administrações ou de districto e das commissões por si ou pelo pessoal subordinado, incumbe:

I. Representar directamente a Inspectoria junto a cada Governo de Estado, de estrada fiscalizada e ser o intermediario entre elles e a repartição para todos os assumptos que digam respeito ao seu districto ou zona de serviço;

II. Zelar pelo cumprimento de todas as leis e regulamentos e dos contractos em vigor e pelo bom desempenho dos deveres do pessoal sob sua direcção;

III. Fazer executar as instrucções especiaes para os serviços a seu cargo e expedir as ordens e detalhes de serviços necessarios á boa marcha e andamento dos trabalhos de seu districto ou commissão;

IV. Examinar todos os trabalhos sob sua direcção e distribuir seu pessoal da melhor fórma e de accordo com as attribuições regulamentares, fazendo-o igualmente acompanhar com a maxima assiduidade e cuidado as varias secções de serviço a seu cargo;

V. Examinar e inspeccionar com frequencia todas as secções a cargo de seu districto ou commissão por visitas pessoais, pelo menos de duas vezes ao mez, fazendo com que os seus auxiliares procedam a exame e inspecções mais frequentes ou assistam pessoalmente e diariamente aos serviços de que forem incumbidos;

VI. Verificar de continuo as condições de conservação, ordem, andamento e progressão dos trabalhos ou estradas sob sua fiscalização ou direcção e proceder ás experiencias necessarias ao emprego dos materiaes a ella destinados;

VII. Examinar com o maximo cuidado todos os materiaes que tenham de ser empregados nos serviços a seu cargo, fazendo cumprir as ordens para-sua applicação, substituição ou rejeição;

VIII. Estudar e propor ao inspector as medidas tendentes a melhorar as condições technicas ou economicas dos serviços sob sua inspecção ou direcção;

IX. Providenciar nos casos de urgencia do serviço de modo a manter a sua boa organização e ordem, communicando immediatamente os seus actos á Inspectoria e sujeitando-os á sua approvação, quando não estejam previstos em suas attribuições;

X. Authenticar ou visar todos os documentos que devam ser remetidos á Inspectoria ou aos contractantes, com os quaes é de sua exclusiva competencia se corresponderem directamente;

XI. Proceder aos trabalhos de exame, avaliação ou medição dos serviços contractados e ao ajuste de contas, de accordo com as instrucções especiaes contractuales, dando andamento aos respectivos processos para a sua ulterior approvação;

XII. Impor aos contractantes as multas e penalidades por inobservancia de disposições do contracto, submettendo-as á Inspectoria para a sua homologação posterior com os motivos de seu proceder e as justificativas dos contractantes punidos;

XIII. Inventariar os materiaes de serviço a seu cargo, mandando proceder a balancetes mensaes, zelando por sua boa escripta e conservação;

XIV. Apresentar, por occasião da terminação dos serviços especiaes, ou até o dia 15 de agosto e 15 de fevereiro, relatorios semestral e annual, incluindo todos os dados, quadros, estatisticas exigidas pela Inspectoria bem como um orçamento da despeza provavel dos serviços do anno a seguir;

XV. Organizar methodicamente todas as informações e dados relativos aos serviços, exigindo das estradas ou dos contractantes, os documentos, as provas, planos e orçamentos, e em geral, todas as communicações e detalhes que forem necessarios á fiscalização e inspecção ou realização dos trabalhos a seu cargo.

Art. 23. A cada sub-administração ou commissão corresponderá um escriptorio com sede no ponto mais adequado e com o pessoal que fór fixado pelo presente regulamento, salvo posterior augmento de accordo com as necessidades do serviço.

Art. 24. Aos chefes das sub-administrações ou districtos subordinados os engenheiros, os escripturarios e o demais pessoal que áquelles competirem, conforme a respectiva classificação e necessidade do serviço.

Art. 25. A residencia official do chefe das sub-administrações ou districtos e dos seus subordinados deverá ser na sede do districto de fiscalização, podendo entretanto o chefe desse serviço determinar que qualquer dos seus subordinados resida em ponto diverso, desde que assim resulte vantagem para o serviço, ficando, porém, obrigado a comparecer pelo menos uma vez por semana ao escriptorio da sub-administração para dar conta do andamento do serviço a seu cargo.

Art. 26. O chefe da sub-administração ou do districto não poderá ausentar-se da sede, a não ser em serviço de inspecção ou mediante licença do inspector, em qualquer outro caso.

Do mesmo modo os seus subordinados não poderão afastar-se dos logares de sua residencia a não ser em serviço ou por licença regulamentar.

Art. 27. Aos chefes das commissões ficará subordinado o pessoal necessario, conforme sua organização e classificação feitas pela Inspectoria, de accordo com a importancia dos serviços que lhes forem incumbidos e as instrucções que nesse sentido lhes forem dadas.

Art. 28. Aos delegados ou fiscoes geraes incumbe:

I. Percorrer periodicamente as estradas e visitar os trabalhos em construcção, de accordo com a designação do inspector para uma inspecção geral ou para o estudo especial de algum assumpto referente ás mesmas estradas;

II. Examinar cuidadosamente as condições do trafego ou da construcção, verificando se os respectivos serviços são feitos com a precisa regularidade e economia e são cumpridas as leis e disposições regulamentares em vigor;

III. Verificar se é feita a devida conservação das linhas, do material fixo e

rodante e das demais dependências das estradas;

IV. Examinar com o máximo cuidado se os contractos de construção, empreitada ou trafego estão sendo fielmente executados;

V. Conhecer das necessidades que tenham os habitantes das zonas servidas pelas estradas, afim de informar á Inspectoria sobre as providencias a tomar no sentido de melhorar horarios e tarifas ou de executar novos serviços de ramaes e prolongamentos;

VI. Conhecer das vantagens que possam provir, para a construcção e trafego das estradas, da execução de melhoramentos ou transformações que esses serviços comportem;

VII. Estudar tudo quanto se refira a trafego mutuo e facilidade de ligar o trafego terrestre ao maritimo e fluvial, bem como o que diga respeito a qualquer outra vantagem para transporte das zonas percorridas na inspecção;

VIII. Estudar com o máximo cuidado e o mais detalhadamente qualquer assumpto especialmente indicado para o qual tenha sido a inspecção determinada;

IX. Verificar si os chefes de districto ou das commissões são zelosos no cumprimento de seus deveres e si a sua fiscalizaçào, ou direcção dos serviços a seu cargo é effectiva e se faz com a precisa exactidão;

X. Assumir a direcção de qualquer sub-administração ou commissão, quando especialmente designados para esse fim, ou nos casos urgentes em que sejam precisas providencias immediatas ou ao inspector designe os funcionarios effectivos desses cargos;

XI. Exigir a presença dos chefes de serviço ou de qualquer de seus auxiliares para acompanhal-os no desempenho de sua inspecção e todos os dados e informações de que precisem ou sejam convenientes;

XII. Apresentar-se ao inspector logo após o seu regresso á sede da Inspectoria e em seguida ao Ministro, quando assim fôr preciso para relatarem verbalmente o resultado da visita ou inspecção feita;

XIII. Apresentar ao inspector, logo após a terminação de qualquer inspecção, um relatório minucioso das suas observações e das providencias que forem necessarias para se conseguir o resultado desejado;

XIV. Comunicar ao inspector, durante o decurso de suas inspecções, por officio ou telegramma, tudo que lhes pareça necessario para a adopção de qualquer medida ou providencia urgente;

XV. Apresentar-se ao inspector para auxiliál-o no serviço geral da administração, quando tenham de permanecer na sede da Inspectoria sem designação de qualquer serviço.

CAPITULO IV

DA ADMISSÃO, NOMEAÇÃO, LICENÇA, FALTAS E DEMISSÃO DO PESSOAL

Art. 29. O pessoal da Inspectoria divide-se em empregados de titulo e empregados subalternos não titulados, ca-

hendo a uns e outros os deveres e direitos dos empregos para que forem nomeados ou engajados.

Art. 30. Serão considerados funcionarios de titulo todos os empregados da Inspectoria, com excepção dos serventes, guardas, trabalhadores ou operarios.

Art. 31. O numero, categoria e vencimentos do pessoal da administração central e das sub-administrações serão fixados pelos quadros annexos a este regulamento. A respectiva distribuição será feita pela Inspectoria e o seu augmento se fará mediante proposta desta ao Ministerio, podendo em caso de urgencia ou accumulacão de serviço o inspector resolver sobre tal augmento, submettendo o seu acto á approvação do Ministro.

Art. 32. O numero e a categoria do pessoal das commissões serão fixados para cada caso especial pelo Ministerio, de accôrdo com a proposta da Inspectoria, sendo os vencimentos regulados pela tabella tambem annexa ao presente regulamento.

Art. 33. O numero de delegados ou fiscaes geraes será fixado de modo permanente ou periodico directamente pelo Ministro, de accôrdo com a Inspectoria, ou como julgar conveniente ao serviço publico e com os vencimentos tambem marcados na tabella annexa.

Art. 34. O pessoal titulado será considerado effectivo e gozará de todas as regalias e vantagens das leis em vigor, e, depois de 10 annos de serviço, só poderá ser demittido por falta grave, desidia ou incapacidade comprovada.

Art. 35. Os chefes e mais pessoal das commissões de estudos serão considerados em commissão e poderão ser dispensados ao termo do serviço para que tenham sido designados, nomeados ou engajados, salvo o caso de não corresponderem bem ás suas funcções, o que obrigará a dispensa immediata.

Art. 36. Os empregados de titulo das sub-administrações ou commissões serão classificados em 1ª e 2ª classes com iguaes attribuições, quando com titulo ou funcção semelhante, constituindo a differença entre as classes apenas nos vencimentos e na collocacão em relação aos outros funcionarios da classe superior.

Art. 37. Serão nomeados por decreto o inspector e por portaria do Ministro, mediante proposta do inspector, o secretario, os chefes de secção, os ajudantes de secção, fiscaes geraes, engenheiros chefes de districto, engenheiros fiscaes, o contador, o ajudante do contador, officiaes, conductores, escripturarios, desenhistas e calculistas.

Art. 38. Os demais empregados da Inspectoria serão nomeados pelo inspector, com excepção do pessoal subalterno e jornaleiro das sub-administrações e commissões, que será engajado pelos respectivos chefes de serviço e terá os vencimentos e vantagens constantes da tabella annexa a este regulamento.

Art. 39. O cargo de inspector só será confiado, por livre escolha do Governo, a engenheiro nacional que se recomende por sua experiencia e capacidade profissional, anteriormente demonstrada em trabalhos concernentes á viação terrestre.

Art. 40. Só poderão ser nomeados para os logares de fiscoes geraes, chefes de secção, chefes de districto e de commissão os profissionaes diplomados por escolas brazileiras que satisfizerem as prescripções da lei n. 3.001, de 9 de outubro de 1880, sendo que para os logares de fiscoes geraes e de chefes se exigem seis annos de pratica de construcção de estradas de ferro e para os logares de engenheiros fiscoes a pratica pelo menos de dous annos.

Art. 41. A nomeação para os logares que não forem technicos será feita sempre mediante concurso. Sómente ao Ministro é licito nomear para as commissões de estudos pessoal reconhecidamente habilitado, sem a exigencia daquella prova.

Art. 42. Salvo o cargo de inspector, o provimento dos demais cargos do pessoal effectivo, em caso de vaga, será por accesso das respectivas classes, attendendo-se á antiguidade e ao merecimento.

Art. 43. O inspector será substituído, nos seus impedimentos temporarios, pelo chefe de secção designado pelo Ministro; os chefes de secção por seus ajudantes e os demais empregados da administração central e das sub-administrações pelos seus immediatos em vencimentos e categoria, designados todos pelo inspector.

Art. 44. As substituições temporarias nas commissões de estudos serão feitas, para os chefes de serviço, pelo inspector, dentre o seu pessoal de maior categoria e, para os auxiliares, pelos respectivos chefes.

Art. 45. Ao pessoal de titulo caberão os vencimentos mensaes da tabella annexa correspondentes á sua categoria ou funcção, não lhe sendo abonado augmento ou diaria por qualquer serviço feito fóra das horas do expediente ou da séde dos trabalhos.

Art. 46. Ao pessoal não titulado responderão os vencimentos mensaes calculados pelas diarias da tabella annexa, com direito ao pagamento pelo serviço extraordinario feito em dias de descanso e feriados ou á noite, além das horas do trabalho diario.

Art. 47. Dos vencimentos do pessoal de titulo, dous terços serão considerados como ordenado e um terço como gratificação, para todos os effeitos.

Art. 48. Todo empregado terá direito á passagem livre por parte do Governo para seu transporte em serviço, não lhe cabendo nesse caso nem augmento de vencimentos, nem diaria; salvo nos casos de nomeação ou de remoção definitiva dos empregados de titulo, aos quaes será abonada uma ajuda de custo correspondente á metade do respectivo ordenado mensal, para a sua installação.

Art. 49. Aos funcionarios do quadro effectivo é garantida a vantagem da aposentadoria e do montepio, pela fórmula e nas condições das leis vigentes.

Art. 50. Perderá a aposentadoria o empregado que em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, fôr convencido de haver, durante o exercicio de algum dos empregos, commettido o crime de peita ou de suborno, ou praticado qualquer acto de traição, abuso de confiança ou revelação de segredo.

Art. 51. Aos funcionarios das commissões de estudos é facultado o monte-

pio dos servidores do Estado, sendo-lhes garantida a mesma aposentadoria que aos effectivos, sómente quando se invalidarem no desempenho de suas funcções.

Art. 52. Terá igualmente uma pensão o pessoal operario que por motivo de accidente ou desastre em serviço da Inspectoria ficar impossibilitado ou incapaz de ganhar meios para sua subsistencia.

Art. 53. A igual pensão terão direito a viuva ou filhos menores do pessoal jornalista que fallecer em desastre no serviço publico.

Art. 54. O empregado que substituir outro em seu impedimento temporario perceberá a gratificação deste, qualquer que seja o numero de dias em que se der a substituição, contanto que, reunida a importancia da gratificação aos vencimentos do substituto, este total não exceda a dos vencimentos do logar substituído.

Art. 55. O empregado que exercer interinamente logar vago perceberá todos os vencimentos deste, perdendo os de seu proprio emprego.

Art. 56. O empregado que faltar ao serviço sem causa justificada perderá todos os vencimentos. Se justificar as faltas, ser-lhe-ha descontada sómente a gratificação correspondente aos dias em que faltar, até o maximo de oito dias.

Para sua justificação será sufficiente a simples allegação por escripto do empregado, quando o numero das faltas não exceder a tres. Si, porém, fôr superior a tres e inferior a nove, será necessario apresentar atestado medico.

Além de oito faltas só será concedido abono si o empregado obtiver licença.

Art. 57. O desconto por faltas interpoladas não comprehenderá os dias feriados; sendo, porém, successivas, comprehenderá todos os dias.

Art. 58. São causas justificativas de faltas: molestia, nojo, gala de casamento.

Art. 59. As licenças ao pessoal serão concedidas até 30 dias pelo inspector e as de maior prazo pelo Ministro, precedendo audiencia do inspector e de accordo com as disposições do decreto n. 4.484, de 7 de março de 1870.

Art. 60. As licenças serão concedidas com ou sem ordenado, não se abonando em caso algum as gratificações do exercicio.

Art. 61. Só por motivo de molestia comprovada se concederá licença até um anno, podendo ser com ordenado inteiro até seis mezes, e de então em diante com metade do ordenado.

Art. 62. Por qualquer outro motivo justificado a licença não excederá de seis mezes e sendo com ordenado ficará sujeita ao seguinte desconto: da quinta parte, sendo a licença até dous mezes; da terça parte, sendo por mais de dous até quatro mezes; de duas terças partes sendo por mais de quatro mezes.

Art. 63. O tempo de licença é concedido com ordenado; suas reformas e prorrogações dentro de um anno, a contar do dia em que começar o gozo da primeira licença obtida, serão somnados para o fim de fazer-se o desconto de que trata o artigo antecedente.

Art. 64. Em todo o caso, findo o prazo maximo da licença, nada mais perceberá o licenciado, nem será aquella renovada ou prorrogada sem que este volte ao effe-

ctivo exercicio de suas funcções e nelle permaneça por tempo, pelo menos, igual ao da ausencia determinada pelo goso da licença.

Art. 65. Ficará sem effeito a licença concedida si aquelle que a tiver obtido não entrar no goso della dentro do prazo de 30 dias, contados do dia em que o acto da concessão fôr publicado no *Diario Official* ou lhe fôr comunicado.

Art. 66. Não pôde obter licença o empregado que não tiver tomado posse e entrado no exercicio de seu cargo; salvo o caso de adoeecer no periodo em que se realizar sua remoção de um para outro emprego.

Art. 67. Nenhum vencimento será pago ao licenciado sem que tenha registrado a respectiva portaria na secção competente da Inspectoria, com a declaração do dia em que começou a gosal-a e sem que se achem satisfeitas as exigencias prescriptas nas leis fiscaes.

Art. 68. Os empregados da Inspectoria terão annualmente 15 dias de férias de que gosarão sem prejuizo do serviço e sem perda de seus vencimentos.

Art. 69. As faltas disciplinares commettidas por empregados que não constituirem crime definido na legislação vigente serão punidas segundo a sua gravidade, com as seguintes penas:

- I. Advertencia.
- II. Reprehensão.
- III. Suspensão até 30 dias.
- IV. Demissão.

Art. 70. O inspector e chefes de serviço poderão impôr qualquer das penas designadas no artigo antecedente aos empregados de sua nomeação e as de advertencia a suspensão até oito dias aos de nomeação de seus superiores, aos quaes dará disso conhecimento immediatamente.

Art. 71. O empregado que, sem causa justificada, faltar seguidamente mais de 15 dias, será considerado demittido.

Art. 72. Das penalidades comminadas nos arts. 70 e 71 haverá sempre recurso para a autoridade superior até ao ministro.

Art. 73. Resolvido o recurso final é vedada a readmissão do empregado titulado ou jornalista demittido.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 74. O inspector, ouvidos os diversos chefes, expedirá as instrucções e os regimentos internos indispensaveis á boa marcha de cada um dos serviços de modo que fiquem bem definidas as attribuições das varias classes de empregados e indicados os processos e modelos a adoptar para a escripturação, contabilidade e estatistica, correspondentes aos mesmos serviços.

Art. 75. Enquanto não forem expedidas as instrucções especiaes de que frâta o artigo antecedente, deverão ser observadas, com relação ás estradas em trafego, e em construcção, as disposições dos decretos ns. 2.885, de 25 de abril de 1908 e 4.871, de 23 junho de 1903, em tudo quanto não fôr contrario ao presente regulamento.

Art. 76. O escriptorio central da Inspectoria e os das sedes das sub-administrações e commissões funcionarão das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, em todos os dias uteis, com excepção dos feriados da Republica.

Art. 77. Aos funcionarios actuaes da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, são garantidos os direitos adquiridos pelos regulamentos anteriores, devendo ser aproveitados na organização do quadro effectivo da Inspectoria, segundo suas categorias e vencimentos.

Art. 78. Os funcionarios que não puderem ser aproveitados, mesmo nos serviços das commissões, serão considerados addidos si contarem mais de 10 annos de serviço effectivo.

Art. 79. O numero de vencimentos dos empregados titulares e jornalheiros consta da tabella e do quadro annexo, organizados segundo as categorias correspondentes, com a designação das sedes dos trabalhos, salvo augmento posterior, de accôrdo com as necessidades do serviço e mediante aprovação do ministro.

Art. 80. Este regulamento entrará em vigor em 1 de janeiro de 1912.

Art. 81. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911,
— J. J. Seabra.

TABELLA DE VENCIMENTOS

Pessoal da Administração Central e das Delegações

N.	Categoria	Vencimentos	Totacs
1	Inspector	30:000\$	30:000\$
3	Chefes de secção	18:000\$	54:000\$
2	Delegados ou fiscaes geraes...	18:000\$	36:000\$
1	Secretario.....	9:600\$	9:600\$
6	Engenheiros ajudantes.....	14:400\$	86:400\$
1	Contador.....	9:000\$	9:000\$
1	Ajudante de contador.....	6:000\$	6:000\$
1	Official da Secretaria.....	6:000\$	6:000\$
1	Official de Estatistica.....	5:400\$	5:400\$
2	Primeiros escripturarios	4:800\$	9:600\$
2	Segundos escripturarios	4:000\$	8:000\$
1	Arquivista.....	5:400\$	5:400\$
5	Amanuenses	3:600\$	18:000\$
1	Desenhista de 1ª classe.....	6:000\$	6:000\$
1	Desenhista de 2ª classe.....	4:800\$	4:800\$
2	Calculistas.....	4:500\$	9:000\$
1	Porteiro.....	2:400\$	2:400\$
4	Continuos.....	2:400\$	9:600\$
3	Serventes.....	1:800\$	5:400\$
			320:600\$

J. J. Seabra.

Distribuição do pessoal dos districtos

1º DISTRICTO

ESTADO DO AMZONAS — SÉDE: PORTO VELHO

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 2 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 Servente.

2º DISTRICTO

ESTADOS DO PARÁ E MARANHÃO — SÉDE: S. LUIZ

Estrada de Ferro de Alcobaca á Praia da Rainha — Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras — Estrada de Ferro São Luiz a Caxias

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Belém e Alcobaca.
- 1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Caxias.
- 1 Engenheiro fiscal de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 Servente.

3º DISTRICTO

ESTADOS DO PIAUHY E CEARÁ — SÉDE: FORTALEZA

Rêde Cearense

Chefe do districto.

- 3 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 5 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 Servente.

4º DISTRICTO

ESTADOS DO RIO GRANDE DO NORTE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGÓAS — SÉDE: RECIFE

Rêde da Great Western e Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte

Chefe do districto.

- 5 Engenheiros de 1ª classe
- 7 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 2º Escripturario.
- 2 Serventes.

5º DISTRICTO

ESTADOS DA BAHIA E SERGIPE — SÉDE: BAHIA

Rêde Bahiana

Chefe do districto.

- 6 Engenheiros de 1ª classe.
- 7 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 2º Escripturario.
- 2 Serventes.

6º DISTRICTO

ESTADO DA BAHIA (SUL), ESPIRITO SANTO E MINAS GERAES — SÉDE: VICTORIA

Estrada de Ferro Caravellas e Ramal — Estrada de Ferro Victoria a Diamantina — Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 2º Escripturario.
- 1 Servente.

7º DISTRICTO

ESTADO DO RIO DE JANEIRO E MINAS — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Estrada de Ferro Leopoldina — Estrada de Ferro Rezende a Areias — Estrada de Ferro Bananal — Estrada de Ferro Corcovado — Prolongamento da Maricá — Estrada de Rodagem Rio-Petropolis

Chefe do districto.

- 5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 6 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 2º Escripturario.
- 2 Serventes.

8º DISTRICTO

ESTADO DE MINAS GERAES — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Rêde Sul Mineira

Chefe do districto.

- 2 Engenheiros de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 2º Escripturario.
- 2 Serventes.

9º DISTRICTO

ESTADO DE GOYAZ — SÉDE: FORMIGA

Estrada de Ferro de Goyaz

Chefe do districto.

- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 2º Escripturario.
- 1 Servente.

10º DISTRICTO

ESTADO DE S. PAULO — SÉDE: S. PAULO

Estrada de Ferro Paulista — S. Paulo Railway — Estrada de Ferro Mogyana — Estrada de Ferro Sorocabana — Estrada de Ferro Noroeste (Baurú a Itapura) — Estrada de Ferro Araraquara

Chefe do districto.

- 5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe
- 1 1º Escripturario.
- 1 2º Escripturario.
- 2 Serventes.

11° DISTRICTO

ESTADO DE MATTO GROSSO

Estrada de Ferro Noroeste (Linha Itapura a Corumbá)

- 1 Chefe do districto.
- 2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 3 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 2º Escripturario.
- 1 Servente.

12° DISTRICTO

ESTADO DO PARANÁ E SANTA CATHARINA —
SÉDE: CURITYBA

*Linha de Itararé ao Uruguay e ramaes —
Estrada de Ferro do Paraná*

- 1 Chefe do districto.
- 2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
- 3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 2º Escripturario.
- 1 Servente.

13° DISTRICTO

ESTADO DE SANTA CATHARINA E PARANÁ —
SÉDE: JOINVILLE

*Linha de S. Francisco — Estrada de
Ferro D. Thereza Christina e linhas de
ligação — Estrada de Ferro de Santa
Catharina*

- 1 Chefe do districto.
- 1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
- 3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
- 1 2º Escripturario.
- 1 Servente.

14° DISTRICTO

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL — SÉDE:
PORTO ALEGRE

*Rêde de Viação Ferrea — Rio Grandense —
Estrada de Ferro Quarahim a Itaquí.*

- 1 Chefe do districto.
- 5 Engenheiros de 1ª classe.
- 7 Engenheiros de 2ª classe.
- 1 1º Escripturario.
- 1 2º Escripturario.
- 1 Servente.

Rio, novembro de 1914. — *J. J. Seabra.*

Tabella de vencimentos

PESSOAL DA COMMISSÃO DE ESTUDOS

Categorias	Vencimentos
Chefe de comissão.....	18:000\$
1.º Engenheiro.....	15:000\$
Chefe de secção.....	12:000\$
Engenheiro ajudante.....	9:600\$
Engenheiro conductor.....	6:000\$
Auxiliar tecnico.....	4:000\$
Desenhista de 1ª classe.....	6:000\$
Desenhista de 2ª classe.....	4:800\$
Secretario.....	5:000\$
Escripturario pagador.....	4:800\$
Escripturario.....	4:000\$
Amanuense.....	3:600\$
Continuo.....	1:800\$
Servente.....	1:440\$

OBSERVAÇÃO

Do credito destinado a cada uma das commissões será reservada uma certa quota para pagamento de diarias que variarão de 15\$ para o chefe até 3\$ para os auxiliares, escripturarios e amanuenses.

QUADRO E DIARIAS DO PESSOAL JORNALEIRO

Cada secção de trabalho terá no maximo o seguinte pessoal operario:

1 Feitor.....	4\$000
2 Porta-miras.....	3\$000
1 Balisa de ré.....	3\$000
3 Por a-instrumentos, 2\$ a...	2\$500
1 a 2 Estaqueiros a.....	2\$500
3 Homens para abertura de picadas com o transito a....	2\$500
1 Machadeiro.....	2\$500
6 Foiceiros para as secções a.	2\$500
4 Cruzeteiros a.....	2\$500
2 Cozinheiros a.....	2\$500
1 Cocheiro.....	2\$500

DECRETO N. 2.681. — DE 7 DE DEZEMBRO DE 1912

Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Art. 1.º As estradas de ferro serão responsaveis pela perda total ou parcial, furto ou avaria das mercadorias que receberem para transportar.

Será sempre presumida a culpa e contra esta presumpção só se admitirá alguma das provas:

1ª, caso fortuito ou força maior;
2ª, que a perda ou avaria se deu por vicio intrinseco da mercadoria ou causas inherentes á sua natureza;

3ª, tratando-se de animaes vivos, que a morte ou avaria foi consequencia de risco que tal especie de transporte faz naturalmente correr;

4ª, que a perda ou avaria foi devida ao máo acondicionamento da mercadoria ou a ter sido entregue para transportar sem estar encaixotada, enfardada ou protegida por qualquer outra especie de envoltorio;

5ª, que foi devido a ter sido transportada em vagões descobertos, em consequencia de ajuste ou expressa determinação do regulamento;

6ª, que o carregamento e descarregamento foram feitos pelo remetente ou pelo destinatario ou pelos seus agentes e disto proveu a perda ou avaria;

7ª, que a mercadoria foi transportada em vagão ou plataforma especialmente fretada pelo remetente, sob á sua custodia e vigilancia, e que a perda ou avaria foi consequencia do risco que essa vigilancia devia remover.

Art. 2.º Si nos casos dos ns. 2, 3, 4, 5, 6 e 7 do artigo anterior concorrer a culpa da estrada de ferro com a do remetente ou destinatario, será proporcionalmente dividida a responsabilidade.

Art. 3.º A responsabilidade começará ao ser recebida a mercadoria na estação

pelos empregados da estrada de ferro, antes mesmo do despacho, e terminará ao ser effectivamente entregue ao destinatario.

Art. 4.º Será presumida a perda total 30 dias depois de findo o prazo marcado pelos regulamentos para a entrega da mercadoria.

Art. 5.º Será obrigatoria, por parte do remetente, a declaração da natureza e valor das mercadorias que forem entregues fechadas.

Si a estrada de ferro presumir fraude na declaração, poderá verificar, abrindo o caixão, fardo, ou qualquer envolvero que a contenha. Demonstrada, porém, a verdade da declaração feita pelo remetente, a estrada de ferro, sem demora e a expensas suas, acondicionará a mercadoria novamente tal qual se achava.

Art. 6.º A indemnização pelas estradas de ferro, nos casos de perda ou furto, será equivalente ao preço corrente da mercadoria no tempo e no lugar em que devia ter sido entregue; no caso de avaria, será proporcional á depreciação por ella soffrida. Deverão ser deduzidas as despesas que deixarem de ser feitas pelo facto da perda da mercadoria. Exceptua-se o caso de dolo, em que a estrada responderá por todos os prejuizos que tenham directamente occorrido.

Paragrapho unico. Si na declaração o remetente diminuir com culpa ou dolo o valor da mercadoria, será o valor declarado a base da indemnização.

Art. 7.º Nos casos de atraso da entrega das mercadorias, a estrada de ferro perderá, em favor do proprietario da mercadoria, uma parte do preço do transporte, proporcional ao tempo de atraso.

Si pelo particular fôr provado que a demora causou-lhe um damno maior, por elle responderá a estrada de ferro, até a importancia maxima correspondente ao valor da mercadoria.

Serão exceptuados os casos de força maior e culpa do remetente ou destinatario. No caso de dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro, esta responderá por todo o prejuizo causado.

Art. 8.º O pagamento do preço do transporte feito pelo destinatario, e bem assim o recebimento da mercadoria, sem reserva ou protesto, exonerará a estrada de ferro de qualquer responsabilidade. Nos casos de avaria occulta ou perda parcial que só mais tarde possam ser verificadas, deverá a reclamação ser feita perante a estrada de ferro no prazo de 30 dias, incumbindo ao reclamante provar em juizo que a avaria teve logar antes da entrega.

Art. 9.º A liquidação da indemnização prescreverá no fim de um anno, a contar da data da entrega, nos casos de avaria, e, nos casos de furto ou perda, a contar do trigesimo dia após aquelle em que, de accordo com os regulamentos, devia ter se effectuado a entrega.

Art. 10. As acções judiciaes oriundas do contracto de transporte por estradas de ferro por motivo de perda ou avaria poderão ser intentadas pelos que tiverem recebido a mercadoria ou tenham direito a recebê-la, seus herdeiros ou cessionarios. Para a acção ser intentada pelo remetente, seus herdeiros ou cessionarios deverão apresentar as duas vias da nota da expedição nos casos em que ellas são

exigidas ou autorização do destinatario.

Art. 11. A perda ou avaria das bagagens não despachadas que acompanham os passageiros e ficam sob a sua guarda não dará logar a indemnização, salvo si se provar culpa ou dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro.

Art. 12. A clausula da não garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do maximo de indemnização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas de ferro sinão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nullas quaesquer outras clausulas diminuindo a responsabilidade das estradas de ferro estabelecidas na presente lei.

Art. 13. As estradas de ferro serão obrigadas a aceitar a expedição de mercadoria não só para suas estações como para as de quaesquer linhas a que estejam directamente ligadas.

Art. 14. Quando mais de uma estrada de ferro tiver concorrido para transporte de uma mercadoria, a acção de indemnização por perda, furto ou avaria terá logar contra a estrada que aceitou a expedição, ou contra a que entregou a mercadoria avariada, ou contra qualquer das estradas intermediarias em cuja linha se provar que teve logar a perda, furto ou avaria.

Art. 15. No caso do artigo anterior, o direito reversivo das estradas de ferro, umas em relação ás outras, será regulado pelas seguintes disposições:

§ 1.º Será responsavel da perda, furto ou avaria da mercadoria a estrada em cuja linha se der o facto.

§ 2.º Si, porém, provar que foi culpa de outra, esta responderá pelas suas consequências juridicas.

§ 3.º Si concorrer a culpa de mais de uma, a responsabilidade será dividida proporcionalmente ao gráo da culpa, attentas as circumstancias que acompanharem o facto.

§ 4.º Si se não puder provar qual a estrada em cuja linha deu-se a perda ou avaria, responderão todas, proporcionalmente ao preço do transporte que cada uma percebeu ou teria o direito de perceber, dada a execução regular do contracto.

§ 5.º No caso de insolvabilidade de alguma das estradas, o prejuizo de desse facto possa resultar para a que pagou a indemnização será repartida por todas as que tiverem cooperado no transporte, guardada a mesma proporção do paragrapho anterior.

Art. 16. São applicaveis os principios dos dous anteriores artigos ao caso de atraso na entrega das mercadorias.

Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas succederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corporea.

A culpa será sempre presumida, só se admittiendo em contrario alguma das seguintes provas:

- 1ª, caso fortuito ou força maior;
- 2ª, culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

Art. 18. Serão solidarios entre si e com as estradas de ferro os agentes por cuja culpa se der o accidente. Em re-

lação a estes, terão as estradas direito reversivo.

Art. 19. Si o desastre acontecer nas linhas de uma estrada de ferro por culpa de outra haverá em relação a esta direito reversivo por parte da primeira.

Art. 20. No caso de ferimento, a indemnização será equivalente ás despesas do tratamento e aos lucros cessantes durante elle.

Art. 21. No caso de lesão corporea ou deformidade, á vista da natureza da mesma e de outras circumstancias, especialmente a invalidade para o trabalho ou profissão habitual, além das despesas com o tratamento e os lucros cessantes, deverá pelo juiz ser arbitrada uma indemnização conveniente.

Art. 22. No caso de morte, a estrada de ferro responderá por todas as despesas e indemnizará, a arbitrio do juiz, todos aquelles aos quaes a morte do viajante privar de alimento, auxilio ou educação.

Art. 23. No caso de desastre, a estrada de ferro tambem responderá pela perda ou avaria das bagagens que os passageiros levarem consigo; embora não despachadas.

Art. 24. No caso de atraso de trens e excedido o tempo de tolerancia que os regulamentos concederem para a execução dos horarios não tendo sido o facto determinado por força maior, as estradas responderão pelos prejuizos que dali resultarem ao passageiro. A reclamação deverá ser feita no prazo de um anno.

Art. 25. As estradas tambem responderão, nos termos do artigo anterior, quando o viajante provar que não pôde realizar a viagem por ter sido suspenso ou interrompido o trafego ou por ter sido suprimido algum trem estabelecido no horario ou por não ter encontrado logar nos vagões de classe para a qual tiver comprado passagem.

Art. 26. As estradas de ferro responderão por todos os danos que a exploração das suas linhas causar aos proprietarios marginaes.

Cessará, porém, a responsabilidade si o facto danoso fôr consequencia directa da infração, por parte do proprietario, de alguma disposição legal ou regulamentar relativa a edificações, plantações, excavações, deposito de materiaes ou guarda de gado á beira das estradas de ferro.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1912, 91° da Independencia e 24° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

José Barbosa Gonçalves.

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUPBLICAS

O Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Vice-Presidente da Republica, resolve approvar as instruções que com esta baixam, assignadas pelo director geral da Viação para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam e venham a gosar de garantia de juros ou subvenção pela União.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897.

— *Joaquim Murtinho.*

Instruções para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam da garantia de juros por Portaria desta data.

DA TOMADA DE CONTAS

Art. 1.º A tomada de contas será exercida por uma junta composta de engenheiro fiscal da respectiva estrada de ferro, como representante da administração publica, que presidirá aos trabalhos; de um empregado da fazenda, como representante do fisco, que servirá de secretario, e de um empregado da companhia ou empreza, legalmente constituido, como representante desta.

Art. 2.º A junta, assim constituída, reunir-se-ha até o dia 15 do mez seguinte ao semestre findo, no escriptorio central, inicio dos trabalhos para as linhas em construcção, e até o dia 30 no escriptorio central onde funcionar a contabilidade, para as linhas em trafego, e encetará os trabalhos de apuração das contas de receita e despeza ou das obras executadas, terminando em tempo a poder ser effectuado o pagamento dos juros dentro dos tres mezes subsequentes aos mesmos semestres.

Art. 3.º Para a fiel observancia do artigo antecedente, o engenheiro-fiscal, presidente da junta, em fim do semestre corrente, fará as communicações aos demais membros, marcando o dia e hora em que deve ter logar a reunião.

Paragrapho unico. O membro que se achar impedido para o comparecimento no dia e hora marcados, deverá dar disso immediata participação ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, afim de que sejam dadas promptas providencias para a substituição do impedido, de fórma que não venha a ficar prejudicado o serviço de tomadas de contas no periodo fixado no art. 2.º.

Art. 4.º A apuração dos documentos será pela junta por voto unanime e, no caso de divergencia de opiniões, a cada um dos membros é facultativo emittir, em separado, seu parecer, assignando-se vencido sobre o objecto dos interesses que representar, justificando sua opinião divergente.

Art. 5.º Haverá para cada junta um livro rubricado pelo engenheiro-fiscal que servirá exclusivamente para nelle ser lançada a acta de tomada de contas, segundo o modelo annexo, a qual será assignada por todos os membros.

Paragrapho unico. Na acta se mencionará tudo quanto occorrer na scssão.

Art. 6.º O voto divergente de qualquer dos membros da junta não prejudicará a conclusão do serviço, e, sendo do representante da companhia, terá apenas o caracter de protesto para reclamação futura, caso não seja attendido no julgamento final pelo ministro, para effectividade do pagamento dos juros garantidos.

Art. 7.º Nenhum dos membros da junta poderá, sob pretexto algum, negar sua assignatura na acta, desde que este acto não obriga por definitiva a tomada de contas.

Art. 8.º A acta de tomada de contas com o balanço do semestre, os quadros estatísticos exigidos pelo regulamento e um inventario minucioso dos document-

tos de despesas, depois de serem estes numerados e rubricados pelo engenheiro-fiscal, serão remetidos ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Todos os documentos acima, com excepção dos quadros estatísticos, serão em duas vias.

Art. 9.º A apuração das contas pela junta não importa approvação definitiva em ultima instancia, cabendo esta ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá aceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-a em relação a despesas que entenda terem sido indevidamente aceitas.

DOS DOCUMENTOS

Art. 10. As despesas serão justificadas com os projectos approvados, autorizações recebidas, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, recibos devidamente legalizados, segundo a legislação de Fazenda.

Art. 11. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagem, guias e recibos de fretes e em geral, de quaesquer rendas ordinarias, extraordinaria ou eventual.

Fica bem entendido que, para os effectos de ajuste de contas, considerar-se-hão arrecadadas ou recebidas as rendas desde que houverem sido emitidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

Art. 12. Para as linhas em construcção, a junta examinará os documentos relativos ás medições provisórias ou finaes, já rubricadas pelo engenheiro-fiscal que as tiver acompanhado e que por este facto assume a responsabilidade directa da exactidão dos trabalhos; applicará os preços approvados pelo Governo; verificará as pegas dos processos de desapropriações, examinará si todas as obras indicadas no projecto approvado foram executadas ou não, quaes as modificações que soffreram no projecto, na cubação e no custo, as razões dellas; procederá, em summa, ao exame minucioso de quanto possa interessar ao computo do capital despendido.

Art. 13. Rubricados pela junta todos os documentos examinados, proceder-se-ha á organização da folha de medição, em que serão indicadas todas as obras, por estacas, sendo o original lançado em um livro especial, aberto e rubricado pelo respectivo engenheiro-fiscal.

Art. 14. Entregue a estrada ou parte desta ao transitto publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio, exhibidos pela companhia ou empreza.

Art. 15. As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com repards e conservação de material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes e as que se fizerem com a construcção de obras novas que tiverem sido préviamente approvadas pelo Governo.

Art. 16. Só será admittido como despeza de custeio do semestre o material

realmente consumido, pelo preço da respectiva factura e dia de seu pagamento.

Art. 17. As despesas que se effectuarem nas praças estrangeiras, quer por conta do capital, quer por conta do custeio, serão justificadas com documentos devidamente legalizados, visados pelo delegado do Thesouro Federal em Londres, ou por quem suas vezes fizer.

Fica bem entendido que o visto desse agente nos documentos alludidos não importa a approvação das despezas a que ellas se refiram e sim, unicamente uma formalidade indispensavel para serem taes documentos tomados em consideração no ajuste de contas, justamente com as despezas feitas no Brazil.

Art. 18. No fim de cada semestre as companhias que tenham o regimen de deposito apresentarão ao Governo a conta corrente do banco em que se ache o deposito feito, com a indicação de juros vencidos, até o ultimo dia do semestre.

Art. 19. As companhias, com séde na Europa, remetterão a demonstração da despeza feita ahí com a alta administração, escriptorio, expediente, etc., afim de ser pelo Governo approvada.

Parapho unico. Estas contas serão remetidas em tempo de poderem ser pelo Governo recebidas até o fim do primeiro mez seguinte a cada semestre findo, para serem tomadas em consideração na organização da conta semestral dos juros garantidos e ser preparado o processado da liquidação definitiva.

PAGAMENTOS DE JUROS GARANTIDOS

Art. 20. A garantia de juros ás companhias com séde na Europa será paga integralmente nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre anterior.

Esse pagamento será feito pelo delegado do Thesouro Federal em Londres.

Art. 21. Os saldos que forem verificados entre a receita e a despeza das linhas em trafego serão recolhidos immediatamente pelas respectivas companhias ao Thesouro, Delegacias ou Alfandegas no Brazil, visto os juros garantidos serem pagos integralmente na Europa.

Art. 22. A garantia de juros ás companhias com séde no Brazil será paga até o dia 30 do mez seguinte a cada semestre vencido, mediante certificado da Directoria Geral de Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Art. 23. Verificado saldo pelo exame das contas será elle immediatamente recolhido aos cofres publicos.

Art. 24. Cessará esse regimen si as companhias deixarem de apresentar as contas no prazo fixado no art. 2º, podendo esse prazo ser prorogado pelo Governo, no caso de companhias que, em consequencia do trafego mutuo com outras, não possam ter os documentos promptos para o exame. Mas, essa prorrogação não poderá exceder de dous mezes.

Art. 25. Diferenças de cambio só serão admittidas com despezas de custeio, quando provierem de remessas de fundos do Brazil para Europa, e tenham sido autorizadas préviamente pelo Governo.

Art. 26. O pagamento de juros garantidos que tiver de ser feito no Brazil sobre capital em ouro e em equivalente moeda papel, será realizado ao cambio do dia anterior ao mesmo pagamento, após a liquidação das contas dentro dos tres mezes subseqüentes a esse semestre.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897.
— *Joaquim M. Machado de Assis*, director geral da Viação.

MODELO

Acta da tomada de contas da Companhia

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... kilometros
» » CONSTRUÇÃO.. »
» » ESTUDOS..... »

Aos..... dias do mez de..... de 191.... no Escriptorio Central, séde (segundo a especie discriminada no art. 2º das instrucções), á hora préviamente designada, reunidos os membros da junta apuradora das contas F., F. e F., abriu-se a sessão.

Apresentados pelo representante da companhia..... os documentos especificados nas respectivas instrucções, procedeu-se ao exame e apuração dos mesmos, dando em resultado o seguinte:
Receita\$...
Despeza\$...

Saldo ou *deficit*.....\$...

Sendo o capital garantido de.....\$... segundo o decreto n..... de..... de resulta que o compromisso do Governo pelos juros garantidos é do liquido de.....\$... igual a t..... (no caso de ser o capital em ouro). (1)

E nada mais havendo a considerar deu-se por findo o trabalho. (2) e (3).

F..... Presidente.
F..... Secretario.
F..... Representante da Companhia.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica:

Considerando que, em face da legislação vigente sobre concessão de garantia de juros aos capitães empregados na construção de estradas de ferro, se verifica: 1º, constituir a fiança do Es-

(1) No caso de saldo dirá: — que foi immediatamente recolhido aos cofres publicos sendo..... a taxa cambial á vista.

(2) No caso de glosa dir-se-hia: — pelos membros representantes do Governo foram feitas glosas das seguintes parcelas: (discriminação de cada uma pela especie), que montando ao total de\$... reduz-se a importancia a pagar pelos juros a.....

(3) Si houver protesto de qualquer dos membros será transcripto, principiando pela formula: — Foi voto em separado do membro (o caracter que lhe assistir) que.....

tado meio de evitar prejuizos ás em- prezas, as quaes são obrigadas a de- monstrar a possibilidade de obterem uma renda liquida de 4 % (art. 1º, § 1º, da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873); 2º, não poder a garantia concedida ex- ceder o prazo de 30 annos (ibidem), e isto como condição fundamental para a con- cessão;

Considerando que, findo o prazo de 30 annos, fica o Estado desobrigado do com- promisso assumido;

Considerando que, findo o prazo de 30 deve ser contado na maneira usual e corrente, não se justificando, portanto, o emprego de formulas tendentes a dilat- al-o, sob o fundamento de que os pri- meiros pagamentos são effectuados sobre fracções do capital definitivo, enquanto este não se constitue;

Considerando que semelhante funda- mento é erroneo, porquanto durante a construção das obras, a garantia de juros é paga sobre as quantias autori- zadas pelo Governo e recolhidas a esta- belecimentos bancarios para serem em- pregadas á medida que forem necessarias e só depois de definitivamente consti- tuido o capital é que se torna devidos os juros sobre a sua totalidade;

Considerando, pois, que o prazo de 30 annos deve começar a ser calculado a partir do primeiro pagamento realizado dos juros devidos, contando-se dahi por deante sessenta semestres:

Resolve declarar sem effeito a por- taria deste ministerio de 11 de novem- bro de 1901, e determinar que para a contagem do prazo da garantia de juros a que o Governo estiver obrigado sejam observadas as regras constantes do pre- sente acto.

Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1913, 92º da Independencia e 25º da Republica.
— *José Barbosa Gonçalves*.

O ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve appro- var as condições que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Viação, para ser concedido, de accordo com a vigente lei orçamentaria, o premio de 7:000\$ por locomotiva que as compa- nhias de estradas de ferro construirem em suas officinas.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1913.
— *José Barbosa Gonçalves*.

CONDIÇÕES A QUE SE REFERE A PORTARIA DESTA DATA

1

As companhias de estradas de ferro deverão submeter á approvação do Governo, por intermedio da Inspectoria Fe- deral das Estradas, os projectos das loco- motivas, acompanhados das especificações seguintes:

Machina

Grelha — Vaporização, comprimento, largura, superficie e systema.

Fornalha — Altura média do céu acima da grelha, comprimento interior

em cima e comprimento interior em baixo.

Tubos — Diâmetro interior, comprimento e espessura.

Superfície de aquecimento — Directa, tubular e total.

Cylindros — Diâmetro médio, comprimento e espessura das paredes.

Caldeira — Altura do eixo acima dos trilhos, volume de agua, volume de vapor, capacidade total e timbre por centimetro quadrado.

Caixa de fumaça — Comprimento exterior, diâmetro exterior e systema de escapamento.

Chaminé — Diâmetro na parte superior, diâmetro na parte mais estreita e altura acima dos trilhos.

Systema e numero de injectores, systema e numero de manometros, systema de distribuição e systema de freio.

Cylindro — Diâmetro, curso dos embolos e distancia entre eixos.

Comprimento da biela motriz.

Rodas — Numero de rodas motrizes, numero de rodas conjugadas, numero de rodas livres, diâmetro das rodas motrizes, diâmetro das rodas livres, largura dos aros das rodas sem rebordo, largura dos aros das rodas com rebordo e pressão de calagem.

Eixos — Diâmetro no meio, diâmetro na calagem, distancia entre o 1º eixo e o bissel, distancia entre o 1º eixo e o 2º e distancia entre o 2º eixo e o 3º.

Excentricos : — Systema e comprimento das barras.

Systema de correção, embasamento das rodas conjugadas e embasamento total com o eixo do bissel.

Estrado

Longerões — Distancia inferior e espessura.

Comprimento da machina da extremidade dos engates e comprimento da machina com o tender.

Engates — Systema e altura do centro acima dos trilhos.

Systema de suspensão.

Peso — Machina vazia, eixo do bissel, 1º eixo, 2º eixo, 3º eixo, peso total, peso total com o tender e peso adherente.

Coefficiente de adherencia, esforço de tracção e capacidade de tracção em nivel.

Tender

Capacidade — Agua, carvão e lenha.

Peso — Vasio e em ordem de marcha.

Rodas — Numero, diâmetro e pressões de calagem.

Eixos — Diâmetro no meio, diâmetro na calagem, distancia entre os eixos de cada *truck* e distancia entre os extremos. Systema de suspensão.

Relações características

Superfície de aquecimento reduzida.

Relação entre a superfície de aquecimento tubular e directa.

Relação entre o esforço de tracção e a adherencia.

Esforço de tracção por metro quadrado de superfície de aquecimento reduzida.

Esforço de tracção de tonelada de peso total da machina.

Peso da machina em marcha por metro quadrado de superfície reduzida.

II

Executar com absoluta fidelidade os projectos approvados, fazendo, sob a mais ampla fiscalização do engenheiro designado pela Inspectoria Federal das Estradas, todas as peças das locomotivas, com excepção dos apparatus privilegiados de lubrificação, dos manometros e outros. Os aros das rodas, hem como os tubos em geral, poderão, a juizo do Governo, ser importados do estrangeiro.

III

Utilizar na construcção das locomotivas sómente materiaes brazileiros e os de procedencia estrangeira absolutamente indispensaveis que não tiverem similares de producção nacional.

IV

Effectuar as experiencias de velocidade e capacidade de tracção exigidas pelo engenheiro fiscal que acompanhar a construcção das locomotivas.

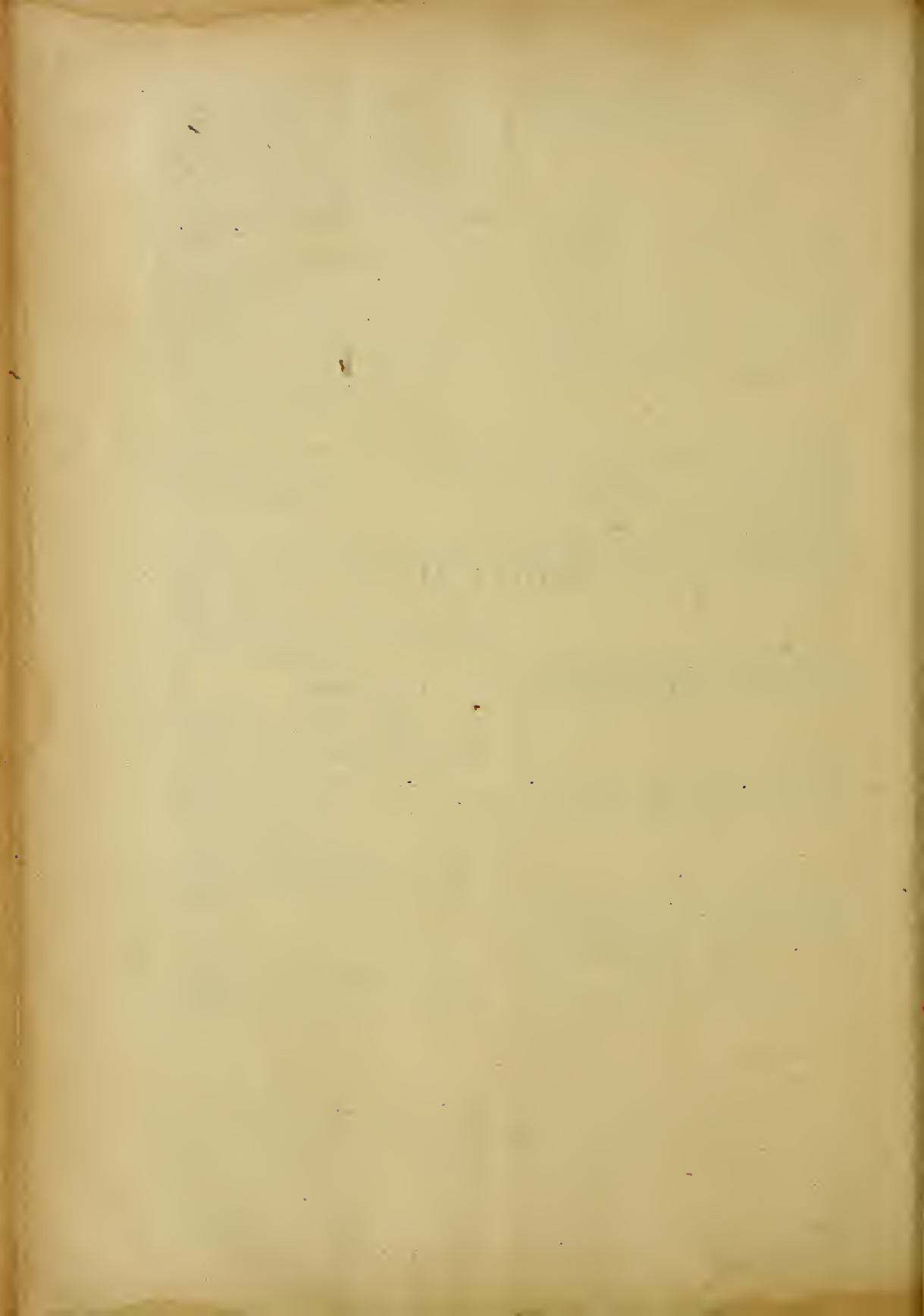
V

Instruir as petições ao Governo com as photographias das locomotivas construidas e attestado passado pelo engenheiro fiscal, relativamente á observancia das presentes condições e resultados das experiencias effectuadas.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1913. —
Affonso G. C. Maciel, director geral.

PARTE II

ESTRADAS DE FERRO COLONIAES



DECRETO N. 8.532 — DE 25 JANEIRO DE 1911

Estabelece regras para a concessão de estradas de ferro colonias com direito a subvenção

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de conformidade com o disposto no art. 53 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as disposições constantes das clausulas que com este baixam, assignadas pelos ministros de Estado da Viação e Obras Publicas e de Agricultura, Industria e Commercio, para a concessão de estradas de ferro colonias com direito á subvenção de que trata o art. 58 das bases regulamentares approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

Rio de Janeiro, 25 de Janeiro de 1911, 90º da Independencia e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Pedro de Toledo.

Clausulas a que se refere o decreto desta data

I

Serão consideradas estradas de ferro colonias para os fins do art. 53 da lei n. 2.356 de 31 de dezembro de 1910, e art. 58 das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, as que se destinarem a ligar nucleos colonias já existentes ou terras devolutas que satisficam ás exigencias dos arts. 5º, 12 e 13, ns. I, III, IV, V e VI das referidas bases regulamentares, com estações de estradas de ferro, centros consumidores, portos maritimos ou fluvias.

II

A subvenção a estradas de ferro colonias, paga uma só vez, de accódo com o art. 13 deste decreto, poderá ser de 15:000\$ por kilometro, quando se tratar de via ferrea de bitola de um metro, não excedendo de 60 kilometros de extensão; e de 6:000\$ por kilometro si a bitola for, por conveniência economica, de um metro ou menos.

III

Nenhuma subvenção será concedida á estrada já construida ou que, da União, Estado ou municipio receba identico favor ou garantia de juros, nem a que se destinar a beneficiar nucleos de população que não possam ser classificados como nucleos colonias, por inobservancia do systema de colonizar, *ex-vi* dos arts. 5º e 13 ns. I, III, IV, V e VI das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

IV

As concessões de estradas de ferro colonias serão conjuntamente feitas pelos Ministérios da Viação e Obras Publicas e Agricultura

e Industria e Commercio, devendo as petições iniciais ser dirigidas ao Presidente da Republica e entregues na Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

V

Compete:

§ 1º. Ao Ministerio da Viação:

a) verificar si a concessão pedida não colide com outra anteriormente feita ou com direitos de preferencia que devam ser respeitados;

b) elaborar os contractos, determinar as condições technicas e economicas, e approvar os estudos definitivos;

c) estabelecer as normas de relações com o publico e com o Governo, fixar o regimen de tarifas a serem adoptadas, regular e exercer a fiscalização dos contractos.

§ 2º. Ao Ministerio da Agricultura:

a) decidir sobre a subvenção a ser concedida, verificando si a estrada requerida se ajusta inteiramente, na conformidade deste decreto, aos moldes estatuidos no art. 58 das bases regulamentares;

b) indicar as disposições que entender precisas para a effectividade do povoamento de terras devolutas colonizaveis, que a estrada tenha de servir e para o regimen economico desta em suas relações com os nucleos colonias.

VI

O ministro da Viação, julgando a concessão inconveniente ou offensiva de direitos de terceiros, indeferirá a petição.

VII

Si o ministro da Viação não tiver motivos a oppór para a concessão da estrada, remeto terá ao ministro da Agricultura a petição inicial, afim de ser julgado o pedido sob o ponto de vista de classificacão da estrada como colonial, para os efeitos da subvenção.

VIII

Quando, após o devido exame, o ministro da Agricultura entender que a estrada projectada preenche as condições essenciaes e é de utilidade para o fim proposto, deferirá o pedido de subvenção e restituirá a petição ao ministro da Viação, com as indicações que entender convenientes, afim de ser lavrado o contracto, cujas bases serão submettidas á approvação do Presidente da Republica, devendo o respectivo decreto ser referendado pelos titulares das duas pastas.

IX

No caso de não poder ser classificada como colonial a estrada projectada, ou não convindo a outorga da subvenção pedida, o ministro da Agricultura indeferirá a petição.

X

A concessão de subvenção a estradas de ferro destinadas á ligação de terras devolutas colonizaveis só poderá ser dada aos governos

dos Estados a que pertencerem as mesmas terras ou a empresas de estrada de ferro em trafego na região.

XI

A transferencia a terceiros de qualquer concessão, feita de accôrdo com este decreto, só poderá ter logar mediante annuencia prévia do Governo Federal, e no caso do artigo antecedente, é essencial que o cessionario haja contrahido com o Estado obrigações contractuaes que garantam, a juizo do Governo Federal, a colonização, de accôrdo com as normas e regras observadas pela União.

XII

Quando o pedido de subvenção fôr para estradas regularmente concedidas por Estados ou municipios, dentro dos seus territorios, o processo seguirá os tramites estabelecidos neste decreto, cabendo ao Ministerio da Viação entrar em accôrdo com o Governo do Estado ou municipio, afim de regular as bases do novo contracto que tenha de lavrar com o concessionario.

XIII

A subvenção será paga, á requisição do Ministerio da Agricultura por trechos nunca inferiores a 20 kilometros, logo que forem abertos ao trafego e aceitos pelo Ministerio da Viação.

Paragrapho unico. Fica entendido que sómente o ultimo pagamento poderá se referir a trecho menor de 20 kilometros.

XIV

Passarão immediatamente para a jurisdicção do Ministerio da Viação e Obras Publicas as estradas de ferro concedidas em 1910 pelo Ministerio da Agricultura, segundo os decretos ns. 7.863, de 9 de fevereiro, 7.959 e 7.960 de 14 de abril, 8.102 e 8.104, de 21 de julho, 8.156, de 18 de agosto, 8.318, de 20 de outubro, 8.383, de 27 de outubro, 8.340, 8.341, 8.342 e 8.343, de 5 de novembro e 8.392, de 14 de novembro de 1910.

Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1911. —
J. J. Seabra. — Pedro de Toledo.

Aviso n. 37, de 4 de novembro de 1910. — Declara ao Ministerio da Agricultura ser necessario estabelecer regras geraes para o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes.

Aviso n. 9, de 13 de março 1912.—Solicita ao Ministerio da Agricultura as necessarias providencias para que sejam transferidas ao Ministerio da Viação, a fiscalização das estradas de ferro a que se refere o decreto 8.532, de 25 de janeiro de 1911.

Aviso n. 79, de 5 de julho de 1913. — Determina que o Inspector Federal de Estradas notifique aos concessionarios de estradas de ferro coloniaes, com direito a subvenção, que de accôrdo com o disposto na letra c do § 1º da clausula V do decreto n. 8.532, de janeiro de 1911, são estes obrigados a apresentar á approvação do governo as bases das tarifas, quadro do pessoal e os horarios dos trens, regulamento dos transportes e do telegrapho e outros actos destinados a estabelecer as normas de relações com o publico e o governo.

(*Diario Official*, de 9 de julho de 1913)

ESTRADAS DE FERRO COLONIAES

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Companhia Amparo Industrial E. F. de Villa Nova a Campos.	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.343 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Amparo Industrial para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construção de 100 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da estação de Villa Nova, na Estrada de Ferro Leopoldina, vá á margem do rio Muriahé, no logar Santa Rosa e dahi á estação de Cardozo Moreira, na mesma estrada, com um ramal do ponto mais conveniente, acompanhando aquelle rio até á cidade de Campos, no Estado do Rio. (<i>Diario Official</i> de 8 de dezembro de 1910.)
	1912 — 27 de novembro	Aviso n. 136 — Declara approvedo o reconhecimento do terreno para servir de base aos estudos definitivos da linha ferrea que, nos termos do decreto 8.343, de 5 de novembro de 1910, vá de Villa Nova a Cardozo Moreira, na cidade de Campos.
	1913 — 15 de abril . .	Proroga por seis mezes o prazo para apresentação de estudos definitivos e applica a multa contractual no gráo médio. (<i>Diario Official</i> de 17 de abril de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.179 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento de 533:700\$, do primeiro trecho de 20 kilometros da Estrada de Ferro de Villa Nova a Campos. (<i>Diario Official</i> de 14 de junho de 1913.)
Barreiros a Sertãozinho. . .	1910 — 5 de novembro.	Decreto n. 8.341 — Approva as clausulas do contracto com Antonio Mendes Fernandes Ribeiro para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro para construção de uma linha ferrea da Usina Carússú, no engenho Bom Jardim, municipio de Barreiros, até ás terras cedidas á União pela Municipalidade de Agua Preta, nas proximidades da villa de Sertãozinho, no Estado de Pernambuco, na extensão de 60 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1910.)
	1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.195 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento, na importancia de 639:740\$108, do primeiro trecho de 15.762 ^m ,80 da Estrada de Ferro Colonial de Barreiros a Sertãozinho, no Estado de Pernambuco. (<i>Diario Official</i> de 27 de abril de 1913.)
Campo Bello a Rezende. . .	1910 — 27 de outubro.	Decreto n. 8.328 — Approva as clausulas do contracto com o Dr. Bento Dinard de Araujo para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro para a construção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão maxima de 120 kilometros, que, partindo da estação de Campo Bello e passando por Bemfica, Monte Serrat, Alto Itatiaya, séde do nucleo Visconde de Maná, vá até á estação de Rezende, ambas na Estrada de Ferro Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1910.)
E. F. do Dourado.	1910 — 28 de junho. .	Decreto n. 8.104 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro do Dourado, para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construção de 53 kilometros da

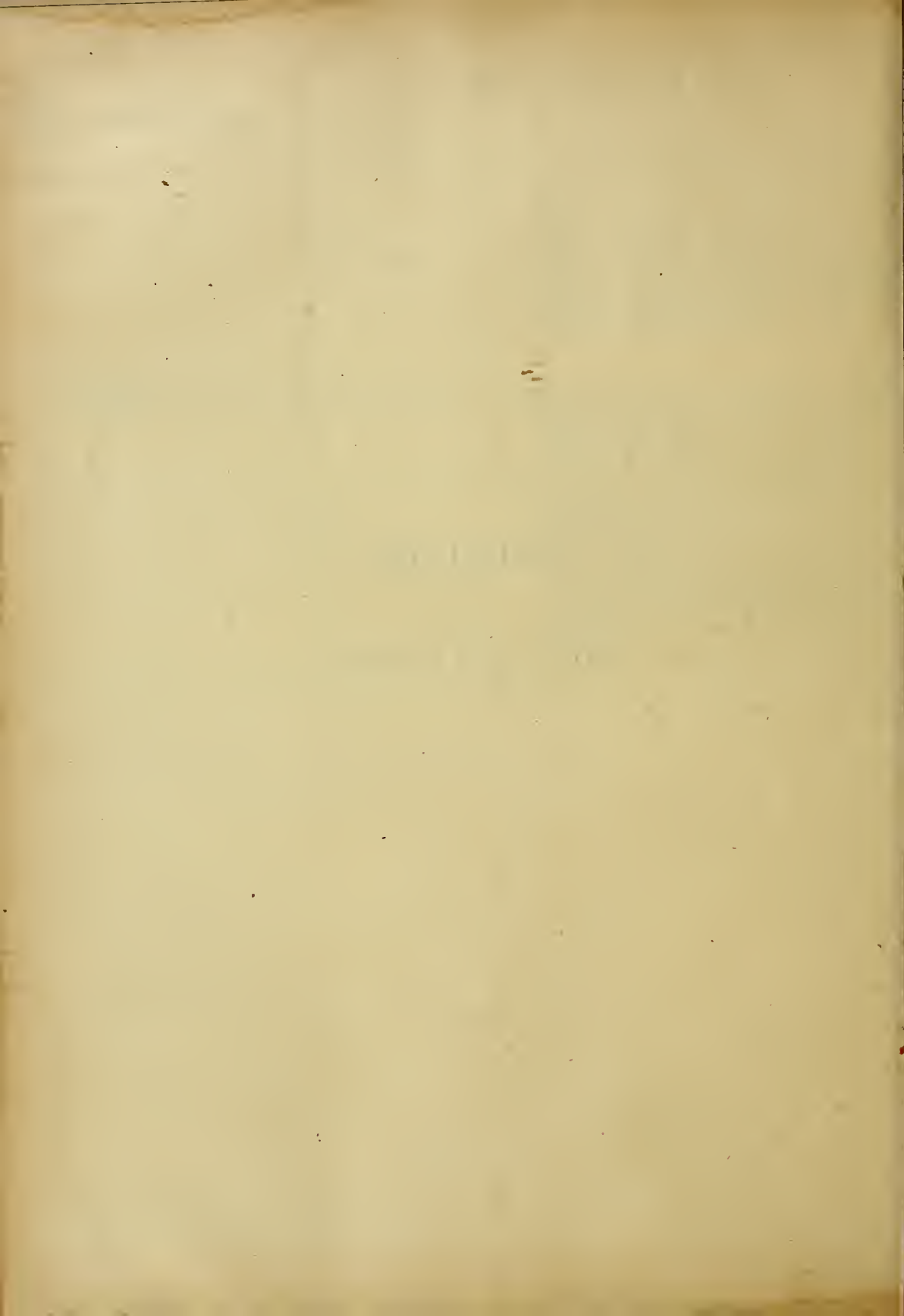
NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>linha ferrea entre Ibitinga e Rio Preto, e 36 kilometros, do ponto mais conveniente do ramal de Boina a Barery, até a estação de Ayrosa Galvão servindo a cidade de Jahú. (<i>Diario Official</i> de 29 de julho de 1910.)</p>
		1913 — 5 de março .	<p>Decreto n. 10.116 — Autoriza a mudança do ponto de partida da linha ferrea da Companhia Estrada de Ferro do Dourado de Ibitinga para S. João das Tres Barras. (<i>Diario Official</i> de 1 de abril de 1913.)</p>
5	E. F. Funilense.	1910 — 14 de abril . .	<p>Decreto n. 7.959 — Approva as clausulas do contracto com o Estado de S. Paulo para a concessão da subvencção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção do prolongamento desta estrada, de Arthur Nogueira até a margem do rio Mogy-Guassú, n extensão maxima de 44 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 16 de abril de 1910.)</p>
		1910 — 21 de julho . .	<p>Decreto n. 8.403 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da Estrada, da estação de « Arthur Nogueira » á margem do rio Mogy-Guassú. (<i>Diario Official</i> de 6 de agosto de 1910.)</p>
		1912 — 18 de setembro	<p>Decreto n. 9.773 — Proroga até 21 de janeiro de 1913 o prazo estipulado na clausula III do contracto a que se refere o decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910 para conclusão da construcção das obras do prolongamento da Estrada de Ferro Funilense. (<i>Diario Official</i> de 24 de outubro de 1912.)</p>
		1913 — 28 de maio . .	<p>Decreto n. 10.244 — Proroga até 21 de julho do corrente anno o prazo estipulado na clausula III do contracto a que se refere o decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, para a conclusão das obras de construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Funilense. (<i>Diario Official</i> de 28 de agosto de 1913.)</p>
6	Guaratinguetá a Pindamonhangaba.	1910 — 5 de novembro	<p>Decreto n. 8.340 — Approva as clausulas do contracto com Fabio Botelho para a concessão da subvencção de 15:000\$ por kilometro para a construcção de 31 kilometros de linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente da cidade de Guaratinguetá, terminar no municipio de Pindamonhangaba, Estado de S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1910.)</p>
7	Porto do Souza a Manhuassú	1910 — 14 de abril . .	<p>Decreto n. 7.960 — Approva as clausulas do contracto com o coronel José Guilherme de Souza e o Dr. Vicente de Toledo de Ouro Preto para a concessão de subvencção de 6:000\$ por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, destinada a desenvolver a colonização, entre o Porto de Souza, Estado do Espirito Santo, e a cidade de Manhuassú de Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> de 29 de abril de 1910.) O <i>Diario Official</i> de 10 e 14 de maio de 1910 produziu o decreto.</p>
		1911 — 4 de dezembro	<p>Decreto n. 9.170 — Autoriza a electrificação das linhas ferreas de que trata o decreto n. 7.960, de 14 de abril de 1910. (<i>Diario Official</i> de 15 e 16 de dezembro de 1911)</p>

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
8	Rio Claro a Mogy das Cruzes.	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.318 — Approva as clausulas do contracto com o coronel Paulo Orozimbo de Azevedo para a concessão da subvencão de 15:000\$ por kilometro, para a construcção de 60 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da Fazenda Rio Claro situada no municipio de Sallesopolis, comarca de Santa Branca, Estado de S. Paulo, vá terminar na estação de Mogy das Cruzes, Estrada de Ferro Central do Brazil. <i>(Diario Official de 27 de outubro de 1910.)</i>
		1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9.003 — Transfere a Paulo Affonso Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Correia e Henrique Palm ou á firma, companhia ou empreza que os mesmos organizarem, a concessão feita a Paulo Orozimbo de Azevedo para a construcção de uma estrada de ferro colonial. <i>(Diario Official de 7 de outubro de 1911.)</i>
		1912 — 13 de março .	Decreto n. 9.435 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia de 552:485\$805 dos primeiros 20 kilometros da Estrada de Ferro de Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro. <i>(Diario Official de 27 de março de 1912.)</i>
		1912 — Julho.	Aviso n. 106 — Declarou-se á Inspectoria Federal das Estradas que fica approvada a planta do reconhecimento do traçado da Estrada de Ferro Colonial de Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro. <i>(Diario Official de 30 de julho de 1912.)</i>
9	S. João de Monte Negro a S. Sebastião do Cahy.	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.342 — Approva as clausulas do contracto com Amandio Fidencio Lampert e Pedro A. Gonçalves de Carvalho para a concessão da subvencão de 15:000\$ por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, de 100 kilometros de extensão, no valle colonizado do rio Cahy, partindo do Porto de S. João de Montenegro até o limite do municipio de S. Sebastião do Cahy com o de Caxias, no Estado do Rio Grande do Sul. <i>(Diario Official de 10 de dezembro de 1910.)</i>
10	S. Paulo a Goyaz=Monte Azul a Maribondo.	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.392 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, para a construcção de uma estrada de ferro de 120 kilometros de extensão, que, partindo de Monte Azul, Estado de S. Paulo, vá ás margens do Rio Grande, divisa de Minas Geraes com S. Paulo. <i>(Diario Official de 19 de novembro de 1910.)</i>
		1911 — 3 de novembro	Decreto n. 9.084 — Altera a clausula XVII do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, a que se refere o decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910.
		1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.180 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento, na importancia de..... 1.178:623\$950, do primeiro trecho de 39 kilometros da Estrada de Ferro de Monte Azul a Maribondo. <i>(Diario Official de 23 de outubro de 1913.)</i>
11	Taubaté a Natividade.	1910 — 18 de agosto .	Decreto n. 8.156 — Approva as clausulas do contracto com Antonio José Ribeiro da Silva e Gabriel Nogueira de Toledo, para concessão da subvencão de 15:000\$ por kilometro, para construcção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão de 67 kilometros, partindo de Taubaté e terminando

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
12	Companhia Viação Ferrea Itabapoana	1913 — Agosto	<p>em um ponto conveniente do municipio de Natividade.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 26 de agosto de 1910.)</p> <p>Aviso n. 126 — Declarou-se á Inspectoria Federal das Estradas ter o Sr. ministro approvado o reconhecimento da Estrada de Ferro Colonial de Taubaté a Natividade, apresentado por Gabriel Nogueira de Toledo e Antonio Ribeiro da Silva.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 28 de agosto de 1913.)</p>
		1910 — 21 de julho . . .	<p>Decreto n. 8.102 — Approva as clausulas do contracto com a companhia para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção do trecho da linha ferrea da Villa de Itabapoana a Bom Jesus de Itabapoana, no Estado do Rio.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1910.)</p>
		1911 — 28 de junho . . .	<p>Decreto n. 8.804 — Approva com modificações os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho da linha ferrea da Villa de Itabapoana a Bom Jesus na extensão de 15,600.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 11 de julho de 1911.)</p>
		1912 — 27 de janeiro.	<p>Aviso n. 6 — Multa em 500\$ a Companhia de Viação Ferrea Itabapoana por não ter entrado para os cofres publicos com a importancia de 3:000\$, correspondente aos dous ultimos trimestres do anno proximo findo, para despezas de fiscalização.</p>

PARTE III

LEGISLAÇÃO ESPECIAL



LEGISLAÇÃO E DECISÕES DO GOVERNO

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
1	Alagoas and Northern Railway	1913 — 29 de janeiro.	Decreto n. 10.030 — Concede autorização a «The Alagoas and Northern Railway Company, Ltd.» para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 6 de fevereiro de 1913.) * * *
2	Araraquara	1908 — 24 de dezembro	Decreto n. 7.245 — Concede privilegio por 90 annos á Companhia Estrada de Ferro de Araraquara para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de S. José do Rio Preto, no Estado de S. Paulo, e Jatahy, em Goyaz, passando por S. Francisco de Salles, no Estado de Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> de 17 de fevereiro de 1909.) * * *
3	Araxá-Uberaba a Villa Platina	1911 — 8 de maio.	Decreto n. 8.708 — Abre o credito de 300:000\$ para os estudos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba até a Villa Platina. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1911.)
		1912 — 24 de abril.	Decreto n. 9.343 — Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 300:000\$ para os trabalhos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba a Villa Platina. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 31 de julho.	Decreto n. 9.700 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 1.972:115\$325, do trecho da Estrada de Ferro de Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 0 e 48. (<i>Diario Official</i> de 3 de agosto de 1912.)
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.948 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 2.503:669\$393, do trecho da Estrada de Ferro de Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 48 e 108. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1912.)
		1913 — 29 de janeiro.	Decreto n. 10.028 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 300:000\$ para as despesas preliminares com a continuacção do ramal de Araxá-Uberaba, da E. F. de Goyaz, e do ramal que, partindo do ponto conveniente do prolongamento e passando por Monte Alegre, em Minas, vá terminar no Rio Verde, Estado de Goyaz. (<i>Diario Official</i> de 1 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 9 de julho.	Decreto n. 10.332 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 120:000\$ para as despesas com a construcção do ramal de Araxá-Uberaba, na E. F. de Goyaz e do ramal que, partindo do ponto conveniente do prolongamento e passando por Monte Alegre, em Minas, vá terminar no Rio Verde, em Goyaz. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1913.)
		1913 — 27 de agosto.	Decreto n. 10.415 — Approva os estudos definitivos e o orçamento de 6.605:769\$066, do ultimo trecho da Estrada de Ferro Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 108 e 275 + 423 metros. (<i>Diario Official</i> de 6 de setembro de 1913.) * * *

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
4	Auxiliaire	1898 — 12 de março .	Decreto n. 2.830 — Contracta com Affonso Spée o arrendamento da Estrada de Ferro Porto Alegre a Urugayana.
		1898 — 15 de março .	Contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Porto Alegre a Urugayana.
		1898 — 7 de novembro	Decreto n. 3.087 — Approva o regulamento e tarifas da Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé.
		1898 — 31 de dezembro	Decreto n. 3.184 — Autoriza o contracto com a <i>Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil</i> para a conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Urugayana, no trecho de S. Sebastião a S. Gabriel, garantindo pelo espaço de 30 annos os juros de 6 % até o capital maximo de 2.990:000\$; e concluido o dito prolongamento, ficará incorporada á linha arrendada por contracto de 15 de março deste anno.
		1899 — 21 de fevereiro	Decreto n. 3.215 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor na Estrada de Ferro Santa Maria ao Uruguay.
		1899 — 16 de outubro.	Decreto n. 3.441 — Altera os arts. 110 e 112 das Condições Regulamentares e Tarifas desta estrada, approvadas pelo decreto n. 2.088, de 12 de setembro de 1885.
		1899—13 de novembro	Decreto n. 3.494 — Reduz, provisoriamente, a tarifa para transporte, por vagão completo, de madeiras brutas ou serradas, taboas, ripas, etc. na Estrada de Ferro Santa Maria ao Uruguay.
		1900 — 17 de maio. .	Aviso n. 11 — Approva, provisoriamente, como experiencia, as novas Tarifas, cumprindo que, em tempo opportuno, e de accordo com os resultados obtidos, a companhia arrendataria da Estrada de Ferro Porto Alegre a Urugayana solicite do Governo o acto definitivo, que seguramente consulte tanto os interesses publicos como os da propria arrendataria.
		1900 — 7 de julho. .	Portaria—Approvando, provisoriamente, a nova pauta de Instrucções Regulamentares, conforme requereu a companhia arrendataria desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 9 de julho de 1900.)
		1900 — 20 de julho .	Portaria — Approvando, provisoriamente, as novas bases de tarifas e classificação geral de mercadorias (<i>Diario Official</i> de 21 de julho de 1900.)
		1901 — 20 de maio. .	Aviso n. 6—Autoriza, provisoriamente, a modificação dos arts. 169 e 170 das Instrucções Regulamentares em vigor na Estrada de Ferro Porto Alegre a Urugayana, no sentido de poder a companhia arrendataria cobrar, além do frete, a taxa de 200 réis por fracção indivisivel de 100 kilógrammas pelo carregamento e descarregamento de mercadorias nas respectivas estações.
		1901 — 15 de junho .	Aviso n. 11 — Approva o abatimento de 50 % sobre as Tarifas em vigor para as mercadorias despachadas por vagão completo de Bagé para a xarqueada de Pirahysinho e vice-versa.
		1901 — 15 de julho. .	Decreto n. 4.086 — Altera o art. 106 do Regulamento e Tarifas da Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé approved pelo decreto n. 3.087, de 7 de novembro de 1898.
1902 — 20 de junho .	Aviso n. 7 — Resolve conceder, em caracter provisório reduzir a 12\$600 a taxa, por tonelada, das cinzas, ossos, chifres, collas e outros miudos das xarqueadas de Santa Maria.		

N.º DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

	Datas	Ementas
	1903 — 16 de junho .	Aviso n. 5—Concede o abatimento de 50 % sobre o preço das passagens entre a cidade de Bagé e as xarqueadas de Pirahysinho e S. Domingos.
	1903 — 30 de junho .	Aviso n. 5—Autoriza a classificar como cereaes e incluir na classe especial C das suas Tarifas as diversas leguminosas, como feijão, ervilhas e congeneres, o arroz procedente das colonias do Estado, a alfafa e outras forragens, despachados para a Margem ou Bagé em Santa Maria, ou respectivamente de uma estação do trecho de Bagé a Santa Maria ou de Margem a Santa Maria.
	1903 — 20 de outubro.	Decreto n. 1.075 — Autoriza o Poder Executivo a abrir ao Ministerio da Industria, Viacão e Obras Publicas o credito extraordinario de 179:400\$ para pagamento, no presente exercicio, da garantia de juros concedida á <i>Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil</i> .
	1904 — 13 de julho. .	Aviso n. 3 — Autoriza a transferencia da 1ª para a 3ª classe das Tarifas em vigor na Estrada de Ferro Santa Maria ao Uruguay, do alcool fabricado no paiz e que fôr transportado pela mesma estrada.
	1904 — 23 de julho. .	Aviso n. 4 — Resolve fazer observar nas Tarifas desta estrada as seguintes disposições : 1ª o frete do taboado de pinho secco será cobrado pela Tarifa applicada ao volume real, com o abatimento de 40 % ; 2ª o frete do taboado de pinho verde continuará a ser cobrado com o abatimento de 30 % .
	1904 — 6 de agosto .	Aviso n. 8 — Autoriza applicar ás taboas, ripas e caibros despachados de uma estação do trecho de Santa Maria á Margem do Taquary, com destino a Bagé, a taxa da classe 6ª da Tarifa 3ª, com o abatimento de 15 %, equiparando assim esses transportes aos da class B das tarifas approvadas pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de junho de 1900.
	1904—14 de outubro. .	Aviso n. 9 — Approva o horario de verão, entre as estações da Margem do Taquary a Santa Maria e vice-versa, para os trens expressos e mixtos.
	1905 — 1 de março. .	Aviso n. 57 — Approva a minuta de accôrdo proposta pela Municipalidade de Pelotas sobre o ramal que construiu, o qual reverterá em plena propriedade para a União, no caso de ser encampada a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé.
	1905 — 8 de abril. .	Aviso n. 104 — Approva o horario dos trens da estrada entre a Margem do Taquary e Santa Maria.
	1905 — 6 de junho. .	Decreto n. 5.548 — Contracta com a <i>Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil</i> o arrendamento e a construcção de diversas estradas de ferro no Estado do Rio Grande do Sul e altera, em consequencia, os contractos existentes entre o Governo e a mesma companhia. (<i>Diario Official</i> de 13 de junho de 1905.)
	1905 — 6 de junho. .	Decreto n. 5.549 — Estabelece as bases de um accôrdo a celebrar com o governo do Estado do Rio Grande do Sul para a incorporação de linhas ferreas de concessão estadual ás linhas federaes. (<i>Diario Official</i> de 13 de junho de 1905.)
	1905 — 6 de junho. .	Portaria — Approvando as condições geraes para a construcção e conclusão das rêdes das estradas de ferro do Rio Grande do Sul, arrendadas á <i>Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil</i> . (<i>Diario Official</i> de 4 de agosto de 1905.)

NÚMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1905 — 15 de setembro	Aviso n. 265 — Autoriza a <i>Compagnie Auxiliaire de Chémins de Fer au Brésil</i> a adquirir na Europa o material rodante por ella mencionado, cujo valor será opportunamente levado á conta do custeio das linhas arrendadas, nos termos da clausula VIII, lettra <i>d</i> , do contracto de 19 de junho do corrente anno. (<i>Diario Official</i> de 16 de setembro de 1905.)
1905 — 11 de outubro	Aviso n. 292 — Determina o modo de kilometragem da rede arrendada.
1905 — 23 de outubro.	Aviso n. 316 — Approva o horario de verão para toda a rede da companhia <i>Auxiliaire</i> .
1905—14 de novembro	Decreto n. 5.766 — Abre o credito de 120:000\$ para ser applicado a despezas com a conclusão das obras do prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre a Urugayana, entre Inhanduhy e Cacequy. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1905.)
1905—21 de novembro	Decreto n. 5.773 — Approva a nova tarifa para bilhetes de passagem em trens de excursão entre Rio Grande e Piratiny, da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul. (<i>Diario Official</i> de 6 de dezembro de 1905.)
1905—21 de novembro	Decreto n. 5.774 — Altera varias tarifas em vigor na linha da Costa do Mar, ramal do Rio Grande a Bagé, e estabelece bilhetes de ida e volta durante a estação balnear nas linhas de Porto Alegre a Urugayana e Santa Maria a Passo Fundo. (<i>Diario Official</i> de 6 de dezembro de 1905.)
1905 — 5 de dezembro	Aviso n. 316 — Autoriza, como medida provisoria no termos do art. 178 das Instruções Regulamentares approvadas pelas portarias de 18 de maio e de 9 e 21 de julho de 1900, as seguintes alterações, que importam reduções das Tarifas em vigor, proprosta pela companhia no intuito de desenvolver os respectivos transportes : 1ª, madeiras brutas ou serradas (taboas, pranchas caibros, sarrafos, vigas e semelhantes) serão transportadas nas linhas ferreas de Santa Maria a Passo Fundo e de Santa Maria a Bagé pelos preços da classe especial <i>C</i> da Tarifa n. 3, quando expedida de taes linhas por vagão completo e despachada directamente para os portos de Pelotas e Rio Grande ; 2ª, fumo nacional em folha, expedido, em condições identicas, de alguma das estações da linha de Santa Maria a Passo Fundo para Porto Alegre, ser taxado pelo preço da classe especial <i>A</i> da referida Tarifa ; 3ª, cascas para cortume serão igualmente transportadas pelo preço da classe especial <i>A</i> , quando procedentes desta mesma linha e despachadas nas condições do precedente n. 2. (<i>Diario Official</i> de 8 de dezembro de 1905.)
1906 — 15 de janeiro.	Aviso n. 2 — Approva o novo horario para os trens do ramal da Costa do Mar.
1906 — 23 de janeiro.	Decreto n. 5.865 — Concede autorização á <i>Compagnie Auxiliaire</i> para continuar a funcionar na Republica (<i>Diario Official</i> de 29 de março de 1906.)
1906 — 7 de fevereiro.	Aviso n. 4 — Declara, em relação ás Tarifas da estrada de ferro «Southern Brazilian Rio Grande do Sul» que á excepção dos transportes gratuitos que foram eliminados pelo § 2º da clausula XIV, do contracto de 15 de março de 1898, os demais transportes p

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

	<p>conta do Governo continuam a gosar dos abatimentos indicados nos arts. 76 e 77 das Condições Regulamentares e Tarifas em vigor, em vista da clausula XXIII do contrato de 6 de junho de 1905. (<i>Diario Official</i> de 8 de fevereiro de 1906.)</p>
1906 — 20 de março.	<p>Decreto n. 5.933 — Approva a planta e orçamento de uma instalação destinada ao embarque de gado em pé na estação de Val da Serra, na linha de Santa Maria a Passo Fundo, da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul, mediante a despeza maxima de 41:248\$532, que será levada á conta de capital da Companhia. (<i>Diario Official</i> de 24 de março de 1906.)</p>
1906 — 3 de abril.	<p>Decreto n. 5.936 — Approva os estudos definitivos com a extensão de 71.355 metros e respectivo orçamento (4.546:022\$662) de um trecho complementar da linha destinada a ligar as estradas de ferro de Porto Alegre a Nova Hamburgo e Nova Hamburgo e Porto Alegre a Uruguayana. (<i>Diario Official</i> de 21 de abril de 1906.)</p>
1906 — 24 de abril.	<p>Decreto n. 5.988 — Approva a planta e o orçamento relativos á construção de um desvio e estabelecimento de um girador na estação de Tupaceretan, da linha ferrea de Santa Maria a Passo Fundo, sendo a despeza total de 46:588\$960. (<i>Diario Official</i> de 17 de maio de 1906.)</p>
1906 — 19 de junho.	<p>Decreto n. 6.073 — Approva os estudos e orçamento para a construção das obras da linha de S. João de Montenegro a Caxias, entre as estações 983+12,07 e o ponto terminal 5.883+9, mediante a despeza total maxima de 9.187:934\$985. (<i>Diario Official</i> de 27 de junho de 1906.)</p>
1906 — 14 de agosto.	<p>Aviso n. 36 — Approva o alvitre proposto pela fiscalização de adoptar, para a linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, o traçado approved pelo decreto n. 1.013, de 18 de dezembro de 1894.</p>
1906 — 27 de agosto.	<p>Aviso n. 37 — Autoriza, provisoriamente, abatimentos nas Tarifas em vigor nas estradas de ferro de Porto Alegre a Uruguayana e Santa Maria a Passo Fundo. (<i>Diario Official</i> de 28 de agosto de 1906.)</p>
1907 — 7 de janeiro.	<p>Aviso n. 1 — Autoriza a Companhia a adoptar, a título provisório, para transporte de gado em pé, na linha de Porto Alegre a Uruguayana e na de Santa Maria a Passo Fundo, a base de 20 réis até 100 kilometros, de 18 réis até 200 kilometros e de 10 réis até 300 kilometros, sendo a expedição feita em vagões completos. (<i>Diario Official</i> de 8 de janeiro de 1907.)</p>
1907 — 24 de janeiro.	<p>Aviso n. 3 — Autoriza a Companhia a despender até o maximo de 2.658:498\$586 com obras novas e reconstruções completas, excluidas opportunamente do computo das despesas as que não estiverem nessas condições. (<i>Diario Official</i> de 25 de janeiro de 1907.)</p>
1907 — 8 de fevereiro.	<p>Aviso n. 5 — Rectifica o aviso n. 1, de 7 de janeiro do mesmo anno. (<i>Diario Official</i> de 9 de fevereiro de 1907.)</p>
1907 — 14 de maio.	<p>Aviso n. 17 — Autoriza a Companhia a adquirir o material rodante necessario, em virtude da abertura ao trafego do trecho de Cacequy a Uruguayana, devendo a despeza a fazer-se com sua aquisição, transporte e desembarque no Rio Grande, calculada no maximo de 4.331.950 francos (ouro) e</p>

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			187:530\$ (papel), depois da necessaria liquidação, se levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 15 de maio de 1907.)
		1907 — 13 de junho .	Decreto n. 6.520 — Approva os estudos e orçamento definitivos, na importancia maxima de 3.440:704\$93, para a construcção da ponte e viaducto definitivo sobre o rio Santa Maria, linha de Cacequy a Uruguayana, cuja despeza será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 18 de junho de 1907.)
		1907 — 13 de junho.	Decreto n. 6.522 — Approva os estudos definitivos e orçamento, até o maximo de 9.538:185\$837, para a construcção do ramal, que, partindo de Sayca, vá ter a Sant'Anna do Livramento. (<i>Diario Official</i> de 18 de junho de 1907.)
		1907 — 17 de julho. .	Aviso n. 26 — Autoriza que seja levada á conta de capital da mesma companhia a quantia de 5:469\$20 de importancia de excessos verificados sobre os orçamentos apresentados para os trabalhos executados na parada de Canabarro e no triangulo, em Pinheiro Marcado, e para construcção de quatro desvios supplementares, excessos que foram glosados na respectiva tomada de contas do 2º semestre de 1906. (<i>Diario Official</i> de 18 de julho de 1907.)
		1907 — 26 de agosto.	Aviso n. 35 — Autoriza a Companhia a construir uma estação perto da séde da colonia Philippson, de importancia de 31:849\$976, que será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 27 de agosto de 1907.)
		1907 — 26 de agosto .	Aviso n. — Approva os horarios para os trens de passageiros nas linhas de Nova Hamburgo a Taquara e Porto Alegre a Nova Hamburgo. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 31 de agosto .	Aviso n. 37 — Autoriza a Companhia a introduzir diversos melhoramentos na linha em trafego de Santa Maria a Passo Fundo, com applicação nas estações de Tupacretan, Santa Barbara, Pinheiro Marcado e Carasinho, mediante a despeza maxima de 82:984\$128, que será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1907.)
		1907 — 10 de setembro	Aviso n. 39 — Rectifica o aviso n. 17, de 14 de maio do mesmo anno, quanto ao preço, ouro, para aquisição de vagões destinados ao transporte de passageiros, mercadorias, gado em pé e madeiras, -que de 1.531.950,0 francos e não como está no alludado aviso. (<i>Diario Official</i> de 11 de setembro de 1907.)
		1907 — 27 de setembro	Aviso n. 41 — Autoriza a redução de 60 % no frete de transporte para productos das xarqueadas que estabelecerem á margem da linha de Santa Maria a Passo Fundo. (<i>Diario Official</i> de 29 de setembro de 1907.)
		1907 — 3 de outubro.	Decreto n. 6.673 — Incorpora a estrada de ferro de Passo Fundo a Uruguay ás linhas ferreas controladas com essa Companhia. (<i>Diario Official</i> de 13 de novembro de 1907.)
		1907 — 11 de outubro	Aviso n. 43 — Approva o horario dos trens de passageiros a vigorar durante o verão. (<i>Diario Official</i> de 12 de outubro de 1907.)
		1908 — 21 de fevereiro	Aviso n. 17 — Resolve permitir que seja incluída a conta do capital, na fórmula da alinea d da clausula VIII, do contracto, a que se refere o decreto n. 5.

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			de 6 de junho de 1903, além da importancia maxima de 1.940:981\$786, que nos termos dos avisos ns. 3 e 13, de 24 de janeiro e 10 de abril de 1907, foi autorizada a despender essa Companhia com a execução das novas construcções e reconstrucções de obras feitas na linha de Alegrete a Uruguayana, a que exigirem os demais trabalhos referentes á conclusão da construcção e reconstrucção dessa linha, comprehendida na parte restante do respectivo orçamento o valor de 717:516\$800 que os citados avisos excluíram de tal classificação, reduzida, porém, esta ultima parcella ao maximo de.... 600:061\$280.
		1908 — 18 de março .	Aviso n. 32 — Autoriza o abatimento de 40 % no frete dos productos das xarqueadas que se estabelecerem ao longo da linha, de Porto Alegre a Uruguayana, entre Alegrete e Uruguayana e Santa Maria a Margem, abatimento que será feito na 4ª classe para os productos que, carregados em vagões completos, gosem da 5ª classe e na 5ª classe para os que, carregados em vagão completo, gosem da 6ª classe. (<i>Diario Official</i> de 19 de março de 1908.)
		1903 — 23 de abril .	Aviso n. 49 — Autoriza a aquisição, pela companhia arrendataria, do seguinte material : 10 carros de passageiros de 1ª classe ; seis ditos de passageiros mixtos; 40 ditos para correio e bagagens ; 200 vagões fechados ; 40 ditos abertos ; 50 ditos para gado ; tres ditos guindastes e um carro soccorro, devendo, porém, os vagões fechados ser construidos de fórma a se transformarem em vagões apropriados ao transporte de tropas, com dispositivos que se possam abrir e servir de janella. A despeza, calculada em 1.809.648 francos (ouro) e 302:227\$500 (papel), será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 24 de abril de 1908.)
		1908 — 27 de abril .	Aviso n. 54 — Applica ao transporte de mercadorias no ramal da Costa do Mar as bases das tarifas que vigoram na linha, de Porto Alegre a Uruguayana, quer o transporte se effectue entre estações do mesmo ramal, quer entre as deste e as da linha principal.
		1908 — 27 de abril .	Aviso n. 56 — Autoriza a construcção de tres paradas nos kilometros 332, 398 e 488 da linha de Porto Alegre a Uruguayana, levando-se á conta de capital a respectiva despeza de 79:086\$461, adiando-se a construcção das outras tres nos kilometros 367, 414 e 523.
		1908 — 11 de maio .	Aviso n. 61 — Approva os preços do material metallico destinado a substituir os da linha de Rio Grande a Bagé.
		1908 — 4 de junho .	Decreto n. 6.977 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 50 kilometros a contar de Passo Fundo ao rio Uruguay. (<i>Diario Official</i> de 17 de junho de 1908.)
		1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.090 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 43 kilometros, la contar do kilometro 50 da linha de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (<i>Diario Official</i> de 5 de setembro de 1908.)
		1908 — 31 de outubro .	Aviso n. 133 — Autoriza o emprego de lenha como combustível em todas as secções da rede de que esta companhia é arrendataria.

NUMERO DE ORDEN

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

	Datas	Ementas
	1908—17 de novembro	Aviso n. 148 — Autoriza a construcção de duas paradas nos kilometros 414 e 525 da linha de Rio Grande a Bagé, eliminada, porém, a casa de guarda do kilometro 414 e fixado o orçamento maximo de 16:388\$017, que será levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 18 de novembro de 1908.)
	1908—17 de novembro	Aviso n. 149 — Autoriza que sejam applicadas ao trecho de Bagé á estação fluvial de Pelotas as tarifas e vigor nesta linha. (<i>Diario Official</i> de 18 de novembro de 1908.)
	1908 — 3 de dezembro	Aviso n. 170.— Autoriza a Companhia arrendataria effectuar o reconhecimento, e, após approvação do Governo, os estudos definitivos das linhas ferreas de Santa Maria a Pelotas, servindo aos municipios de S. Sapê, Caçapava, Cangussú e Jaguarão, ao ponto mais conveniente da linha de Rio Grande a Bagé entre Piratiny e Cerro Chato.
	1909 — 2 de março.	Aviso n. 15 — Autoriza a adoptar, como ponto de entroncamento, na Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana, a linha que vá de S. Borja á estação de S. Pedro, passando pelo povoado do mesmo nome, Villa Clara, Jaguahy e Santiago do Bonifacio, com um ramal para S. Luiz, cujo ponto de origem deverá ser posteriormente fixado.
	1909 — 26 de maio.	Aviso n. 27 — Autoriza a companhia arrendataria realizar desde logo todo o projecto submettido á approvação do governo e não somente a parte estaca de Sant'Anna do Livramento, destinada ao trafego local. Declara que opportunamente pronunciará o accordo internacional entre o Brazil e o Uruguay, relativo á ligação das duas estações de Sant'Anna e Rivera no trecho que atravessa o territorio daquella Republica.
	1909 — 30 de agosto.	Aviso n. 56 — Autoriza as modificações propostas pela companhia relativamente ás tarifas no intuito de reduzir-as, approvando as tomadas de contas das estradas arrendadas á companhia, referentes ao semestre de 1908 nas linhas em trafego e do periodo de 1 de dezembro de 1907 a 31 de maio do mesmo anno, na parte em construcção. (<i>Diario Official</i> de 31 de agosto de 1909.)
	1909 — 27 de setembro	Expediente approvando os horarios de verão a vigorarem de 4 de outubro proximo, nas seguintes linhas: Santa Maria a Bagé, Santa Maria a Uruguayana, Santa Maria a Passo Fundo e Santa Maria a Porto Alegre. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1909.)
	1909 — 9 de outubro.	Aviso , autorizando a mandar proceder ao reconhecimento de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente do Rio Grande a Bagé, vá terminar em Jaguarão, afim de permittir a comparação entre os traçados de Cerro Chato, Pelotas e Piratiny e suas adjacencias. (<i>Diario Official</i> de 12 de outubro de 1910.)
	1909 — 9 de outubro.	Aviso n. 80 — Approvando nas bases das tarifas da linha de Porto Alegre a Taquara as seguintes modificações : a) classificar na tabella n. 9, que paga 70 réis por tonelada kilometrica, os cereaes, leguminosas, feijões, milho, e o sal, quando despachados em vagão completo ; b) passar da tabella n. 5, que paga 200 réis por tonelada kilometrica, para a tabella n. 6, a heimatte, quando carregada por vagão completo;

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

	<p>c) conceder o abrtimento de 25 % nos fretes de mercadorias comprehendidas na tabella n. 5, salvo a herva matte, quando carregado por vagão completo. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1909.)</p>
1909 — 4 de novembro	<p>Decreto n. 7.643 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho final de 42 kilometros e 400 metros da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (<i>Diario Official</i> de 10 de novembro de 1909.)</p>
1909 — 9 de dezembro	<p>Aviso n. 128 — Autoriza a applicar provisoriamente a taxa de 600 réis por vagão-kilometro ao transporte do carneiros. (<i>Diario Official</i> de 11 de dezembro de 1909.)</p>
1909 — 11 de dezembro	<p>Aviso n. 135 — Approva, provisoriamente, a proposta da companhia para o calculo a fazer-se dos fretes que tiverem origem nas linhas da viação ferrea do Rio Grande do Sul e se destinem ao trecho de Passo Fundo ao Rio Uruguay e vice-versa, que se adicionem os percursos effectuados nas linhas do grupo, e da clausula 9ª do contracto de 19 de junho de 1905, em vez de applicar-se separadamente a esses percursos a taxa correspondente. (<i>Diario Official</i> de 14 de dezembro de 1909.)</p>
1910 — 23 de junho	<p>Aviso n. 72 — Approva os horarios dos trechos entre Porto Alegre e Caxias e Porto Alegre e Taquara, pertencentes a esta røde.</p>
1910 — 27 de junho	<p>Aviso n. 73 — Approva as providencias sobre os trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Uruguay, cujo trafego, em virtude dessas providencias, deverá ser inaugurado impreterivelmente em 31 de outubro de 1910. O Governo assume a responsabilidade do augmento de 25 % das tabellas de ns. 3 a 13, dos trabalhos que forem realizados, nessa estrada, nos kilometros 84 a 182 e nas mesmas condições dos ns. 14 a 66, entre os kilometros 140 a 160 e mais da importancia dos trabalhos extraordinarios, necessarios áquelle fim, não podendo, porém, exceder, de fórma alguma, de 300:000\$ aquella responsabilidade, que não se tornará efectiva si o trafego deixar de ser inaugurado no dia marcado. Si as despesas excederem a importancia referida, o excesso será levado á conta de capital da Companhia.</p>
1910 — 15 de agosto	<p>Aviso n. 95 — Approva os horarios apresentados por essa Companhia, das linhas de Montenegro a Caxias e de Saycan a Sant'Anna do Livramento, no trecho entre Cacequy e Porteirinha, a começar de 1 de agosto de 1910.</p>
1911 — 8 de novembro	<p>Decreto n. 9.401 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de março de 1898 e 19 de junho de 1905, celebrados com a Compagnie Auxiliaire. (<i>Diario Official</i> de 23 de novembro de 1911.)</p>
1912 — 12 de março	<p>Aviso n. 16 — Defere o requerimento em que é pedida autorização para adquirir novas machinas ferramentas para as officinas do Rio Grande e Santa Maria, sendo a despesa, no maximo de 631:261\$503, levada á conta de capital.</p>
1912 — março	<p>Aviso n. 26 — E' a Companhia autorizada a construir um desvio para transporte de productos da xarquada da Sociedade Pastoral e Industrial, correndo a despesa por conta da referida sociedade. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1912.)</p>

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1912 — 17 de abril .	Aviso n. 45 — Autoriza a Auxiliaire a substituir trilhos retirados da linha do Rio Grande a Bagé por postes de madeira da linha de Pelotas a Bagé, por conta do custeio do trafego, não incluindo nella despesa prego algum para o trilho usado empregado como poste. (Diario Oficial de 19 de abril de 1912.)
		1912 — 25 de abril .	Aviso n. 60 — Autoriza a Auxiliaire a adquirir e adotar em 73 locomotivas pharoes electricos, accionados por dynamos e turbinas a vapor, cuja despesa correrá por conta do eusteio. (Diario Oficial de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 15 de maio .	Aviso n. 64 — Autoriza a lastrar com pedras britadas 3.500 metros de linha, entre Porto Alegre e Nacangantes, sendo a despesa de 115:063\$603 levada por conta de custeio. (Diario Oficial de 17 de maio de 1912.)
		1912 — 16 de maio .	Aviso n. 67 — Autoriza a substituição de trilhos de 20 metros por outros de 32,244 ks., na extensão de 650 metros, sendo a despesa levada a conta do capital. (Diario Oficial de 19 de maio de 1912.)
		1912 — 27 de maio .	Aviso n. 69 — Autoriza augmentar em 2.000 kilometros de linha o numero de dormentos, elevando-o a 1 por kilometro. (Diario Oficial de 28 de maio de 1912.)
		1912 — 3 de junho .	Aviso n. 74 — Augmenta para 25 kilos por metro o rente o peso dos trilhos para as linhas a construir no Rio Grande do Sul. (Diario Oficial de 4 junho de 1912.)
		1912 — 17 de junho .	Aviso n. 78 — Autoriza a aquisição do material que especifica, na importancia de 4.606:676\$256, que será levada á conta de capital. (Diario Oficial de 21 de junho de 1912.)
		1912 — 19 de junho .	Aviso n. 79 — Autoriza a construir-se estações definitivas em S. Bento e Pinheiro Mareado, na linha de Santa Maria a Passo Fundo, levando-se as despesas de 50:137\$859 e 49:657\$381 á conta de capital. (Diario Oficial de 20 de junho de 1912.)
		1912 — 25 de junho .	Aviso n. 81 — Autoriza augmentar os desvios da est. de Santo Amaro, despendendo-se o máximo de 20:224\$580, que será levada á conta de capital. (Diario Oficial de 26 de junho de 1912.)
		1912 — 25 de junho .	Aviso n. 82 — Autoriza construir uma estação no kilometro 193+480, na linha de Santa Maria a Passo Fundo, levando-se á conta de capital a despesa de 37:518\$202. (Diario Oficial de 26 de junho de 1912.)
		1912 — 2 de julho .	Aviso n. 86 — Autoriza substituir no ramal da Coss. Mar os trilhos existentes por trilhos de 20 kilos colhidos entre os melhores que vão ser retirados trechos reconstruidos com trilhos de 32 kilos, e augmentar o numero de dormentos até 1.600 por metro, correndo a despesa por conta do eusteio. (Diario Oficial de 3 de julho de 1912)
		1912 — 2 de julho .	Aviso n. 90 — Autoriza a eonstrução de dois de novos no recinto da estação de Santa Maria, cobrindo a despesa de 6:781\$036 por conta do capital. (Diario Oficial de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 10 de julho .	Decreto n. 9.659 — Approva as plantas e orçamento de 552:376\$582 das installações necessarias para a criação de triagem a construir-se na varzea de Gravata. (Diario Oficial de 31 de julho de 1912.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1912 — 13 de julho...	Aviso n. 93 — Autoriza a Auxiliaire assentar trilhos interiores em todos as pontes em curva da rede a seu cargo, devendo a despeza de 90:088\$296 ser levada á conta do custeio.
	1912 —	Aviso n. 94 — Approva o horario para os trens de passageiros das linhas de Porto Alegre a Santa Maria, Porto Alegre a Taquara, Porto Alegre a Nova Hamburgo e de Santa Maria a Passo-Fundo. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1912.)
	1912 — 18 de julho...	Aviso n. 96 — Autoriza o assentamento de um fio telegraphico entre Porto Alegre e Marcellino Ramos, levando a despeza de 169:338\$460 á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 19 de julho de 1912.)
	1912 — 27 de julho...	Aviso n. 101 — Aprova os horarios, a titulo provisorio, para vigorarem no trecho de Caxias a Monte Negro.
	1912 — 29 de julho...	Aviso n. 104 — Autoriza a construcção de dois galpões nas officinas do Rio Grande, sendo levado á conta de capital a despeza de 64:940\$965. (<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1912.)
	1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.770 — Approva as plantas e o orçamento de 172:858\$820 para construcção de varias obras no ramal da Costa do Mar. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1912.)
	1912 — 9 de outubro.	Decreto n. 9.813 — Approva as plantas e o orçamento de 442:638\$749 para construcção de um desvio em Uruguayana, com as installações necessarias para o serviço do trafego fluvial. (<i>Diario Official</i> de 15 de outubro de 1912.)
	1912 — 26 de outubro.	Aviso n. 128 — Autoriza a Auxiliaire a adquirir e installar nas officinas do Rio Grande e Santa Maria as machinas ferramentas que relaciona, devendo a despeza de 42:588\$ ser levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1912.)
	1912—13 de novembro	Decreto n. 9.876 — Approva as plantas e orçamento de 33:267\$694 para construcção de novos desvios na estação de S. Gabriel, da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana. (<i>Diario Official</i> de 22 de novembro de 1912.)
	1912—26 de novembro	Portaria — Approvando a inclusão das « plantas vivas » na 3ª classe da tarifa II, bem como a applicação ao seu transporte dos arts. 91 e 92 das instrucções regulamentares e novas tarifas para as estradas do ferro Porto Alegre a Uruguayana e de Santa Maria ao Uruguay, approvadas provisoriamente pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de julho de 1900. (<i>Diario Official</i> de 6 de dezembro de 1912.)
	1912—28 de novembro	Aviso n. 137 — Approva a planta e orçamento para construcção de um desvio na estação central do Rio Grande, devendo a importancia effectivamente gasta e apurada na tomada de contas, até o maximo de 6:317\$057, ser levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 1 de dezembro de 1912.)
	1912 — 5 de dezembro	Aviso n. 142 — Autoriza a acquisição e montagem de tres balanças de 50 toneladas, typo Standart, ultimo modelo, propria para pesar carros, nas estações de Santa Maria, Gravatahy e Rio Grande, levando-se a despeza, no maximo de 13:679\$017 para cada balança, á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 7 de dezembro de 1912.)
	1912 — 31 de dezembro	Aviso n. 151 — Do vosso officio n. 1.839, de 20 de setembro ultimo, se depreheende que a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, por diversos actos

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>praticas, como dispensa de formalidades para despachos de certos expeditores e a preterição e outros, a gratuidade de fretes etc., está infringindo a elausula VII do seu contracto de 8 de dezembro de 1911, que lhe prohibe de, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio ou fazer exploração industrial de quaesquer productos transportados pelas estradas arrendadas, no mesmo a pretexto de simples fornecimento ao pessoal e infringindo, outrossim, a elausula IV do mesmo contracto, que dispõe : « Não haverá nas linhas arrendadas transporte gratuito sinão para o pessoal da estrada em serviço e para objecto de serviço, para material necessario aos serviços da conservação e tráfego da estrada, malas do correio e seus conductores. Havendo por despacho de 4 de novembro ultimo, publicado no <i>Diario Official</i>, indeferido o requerimento em que a companhia pedia autorização para effectuar gratuitamente, contra o disposto na elausula IV e no § 2º da elausula XIV do decreto n. 2.830, de 12 de março de 1908, os transportes de mantimentos e generos destinados ao uso exclusivo do pessoal da estrada, declaro-vos em solução o citado officio n. 1.839, que deveis intimar a mesma companhia a dar rigoroso cumprimento á citada clausula VII do termo de revisão do contracto, sob pena de ser promovida, como de direito, a decretação de eaducidade estabelecida nesta elausula. Para este effeito cumpre que, á primeira infração verificada, seja feita por intermedio do procurador da Republica em Porto Alegre o protesto judicial com enumeração de todas as circumstaneias e antecedentes que denunciem a violação do contracto. Saude e fraternidade. — <i>José Barbosa Gonçalves</i> Sr. inspector federal das Estradas. (<i>Diario Official</i> de 4 de janeiro de 1913.)</p>
		1913 — 14 de janeiro.	Aviso n. 3 — Autoriza a lastrar com pedras britadas trecho de Neustadt á Margem, com 93 kilometros de extensão, levando-se a despeza á conta de custeio. (<i>Diario Official</i> de 15 de janeiro de 1913.)
		1913 — 18 de janeiro.	Aviso n. 4 — Eleva a parada Capivary á categoria de estação, devendo ser feitas as alterações correspondentes nas actuaes tarifas. (<i>Diario Official</i> de 19 de janeiro de 1913.)
		1913 — 12 de março.	Aviso n. 13 — Autoriza a construcção de um desvio em Cacequy, sendo a despeza no maximo de 5:610\$1 levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 13 de março de 1913.)
		1913 — 22 de março.	Aviso n. 17 — Substitue por outras as elausulas 14 e 15 das instrucções espeeiaes para o serviço da portagyratoria sobre o rio S. Gonçalo. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1913.)
		1913 — 5 de abril.	Aviso n. 19 — Autoriza a construir mais um desvio na estação de Santa Barbara e ampliar o respectivo triangulo de reversão, devendo a despeza no maximo de 3:843\$303 levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 5 de abril.	Aviso n. 20 — Autoriza a construir na estação Hamburgo um gyrador para locomotivas, sendo a despeza total de 8:746\$643 levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril.	Aviso n. 22 — Declara que a despeza com o novo brecto a ser construido na estação da Quinta deve ser levada á conta do custeio da linha e não á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 11 de abril de 1913.)

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1913 — 11 de abril . .	Aviso n. 23 — Concede abatimento de 25 % sobre o frete das pedras brutas transportadas por trens completos entre S. Leopoldo e Porto Alegre. (<i>Diario Official</i> de 12 de abril de 1913.)
1913 — 14 de abril . .	Aviso n. 26 — Indefere o requerimento em que a Auxiliaire pede autorização para construir 200 depositos para abrigo de ferramentas, por conta do seu capital. (<i>Diario Official</i> de 16 de abril de 1913.)
1913 — 14 de abril . .	Aviso — Concedendo permissão para a linha que a Jewish Colonisation está construindo para o serviço da sua fazenda « Quatro Irmãos » seja ligada à de Passifundo a Marcellino Ramos, em um ponto proximo à estação Erebangó, lado do Uruguay, correndo as despesas por conta da mesma associação. (<i>Diario Official</i> de 16 de abril de 1913.)
1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 29 — Approva plantas e orçamentos para construções dos embarcadouros para gado, um na estação de Guassú-Boi e outro na de Cacequy, devendo as respectivas despesas, no maximo de 6:179\$842 para o primeiro e 7:789\$824 para o segundo, ser levadas á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 17 de abril de 1913.)
1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 30 — Approva os horarios para trens de passageiros entre Porto Alegre e Taquara e suprime o serviço de passageiros dos trens C-1 e C-4. (<i>Diario Official</i> de 17 de abril de 1913.)
1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.177 — Approva as plantas e o orçamento de 90:689\$045 para construção da estação de triagem, em Gravatahy, linha de Porto Alegre a Uruguayana. (<i>Diario Official</i> de 11 de maio de 1913.)
1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.178 — Approva os projectos e os orçamentos de 85:584\$829 e 7:898\$042 para o levantamento da grade da linha de Porto Alegre a Nova Hamburgo, na varzea do Gravatahy, e da linha de Nova Hamburgo a Taquara. (<i>Diario Official</i> de 11 de maio de 1913.)
1913 — 22 de abril . .	Aviso n. 37 — Autoriza augmentar o desvio da estação de Monte Alegre, devendo a despeza, no maximo de 6:154\$836, ser levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 11 de maio de 1913.)
1913 — 6 de maio . .	Aviso n. 31 — Approva o projecto de convenio para o transitio de mercadorias no caso de trafego mutuo entre a Auxiliaire e a Ferro Carril Central do Uruguay. (<i>Diario Official</i> de 9 de maio de 1913.)
1913 — 26 de maio . .	Decreto n. 10.238 — Autoriza adquirir e montar nas estações de Pelotas, Sant'Anna do Livramento, Bagé e Montenegro quatro balanças de 50 toneladas cada uma e approva o orçamento no maximo de..... 54:716\$068 ou 13:679\$017 para cada uma, que será levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio de 1913.)
1913 — 11 de junho . .	Aviso n. 67 — Declara que, de conformidade com o art. 178 das instruccões regulamentares approvadas pelas portarias de 17 de maio e 7 de julho de 1900, as taboas aplainadas e frisadas devem ser classificadas na 5ª classe da tarifa 3. (<i>Diario Official</i> de 13 de junho.)
1913 — 27 de maio . .	Aviso — Indefere o requerimento pedindo autorização para limitar a emissão de bilhetes nos trens nocturnos entre Porto Alegre e Santa Maria aos passageiros de 1ª classe e determina que se mantenha na

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			composição dos trens o carro para 2ª classe ou mixto. (<i>Diario Official</i> de 28 de maio de 1913.)
		1913 — 13 de junho .	Aviso — Indefere o requerimento em que é pedido que a despeza com o lastramento com pedra britada da linha de Neusladt á Margem seja levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 14 de junho de 1913.)
		1913 — 18 de junho .	Decreto n. 10.276 — Autoriza a Auxiliaire a cercar as linhas a seu cargo, na extensão de 1.622k, 530, devendo a despeza até o maximo de 9.449:614\$720 ser levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 22 de julho .	Aviso n. 88 — Rectifica o aviso n. 67, de 11 de junho do corrente anno, na parte que restringe a applicação da 5ª classe da tarifa 3 aos transportes em vagões completos das taboas aplainadas e frizadas, devendo ser adoptada a mesma classificação quando despendidas em pequenas expedições e em qualquer percurso. (<i>Diario Official</i> de 23 de julho de 1913.)
		1913 — 20 de agosto .	Aviso n. 111 — Autoriza que seja mudado para Campestre o nome da estação S. Salvador, na linha de Montenegro a Caxias. (<i>Diario Official</i> de 22 de agosto de 1913.)
		1913 — 10 de outubro.	Aviso n. 147 — Approva os horarios dos trens diurnos entre Santa Maria e Uruguayana, Livramento e Bagé e trens nocturnos entre Santa Maria e Passo Fundo. (<i>Diario Official</i> de 11 de outubro de 1913.)
		1913 — 11 de outubro.	Aviso n. 149 — Autoriza ceder por aluguel á Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul o material que especifica, de cuja conservação e reparo se encarregará, devendo o producto dos respectivos alugueis ser levado á conta da renda bruta da Auxiliaire. (<i>Diario Official</i> de 26 de outubro de 1913.)
		1913 — 24 de setembro	Decreto n. 10.457 — Approva o projecto e orçamento de 10:776\$749 para construcção de novos desvios da estação de S. Bento, da linha de Santa Maria a Uruguay. (<i>Diario Official</i> de 1 de novembro de 1913.)
		1913 — 24 de setembro	Decreto n. 10.458 — Approva o projecto e orçamento de 158:358\$780 para ampliação da estação de Santa Maria. (<i>Diario Official</i> de 1 de novembro de 1913.)
		1913 — 29 de setembro	Aviso n. 168 — Declaro-vos, para os devidos fins, que ficam approvadas as tomadas de contas da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, arrendataria da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul, referentes ao periodo de 1 de julho a 31 de dezembro de 1912, para as linhas em trafego, e de 1 de junho a 30 de novembro do mesmo anno, para as linhas em construcção, de accordo com o processo que remettestes com o officio n. 509, de 22 de setembro ultimo. Resolvendo a questão suscitada pelo representante do Governo sobre si, no calculo da quota de arrendamento, que for devida, <i>ex-vi</i> da lettra c da clausula III do contracto autorizado pelo decreto n. 9.101, de 8 de novembro de 1914, cumpre levar em conta a amortização do capital, segundo a clausula XIII do contracto autorizado pelo decreto n. 5.549, de 6 de junho de 1905, declaro-vos que prescreve a referida clausula III que o Governo perceberá 20 % da pa

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>da renda líquida annual que exceder de 12 % do capital fixado pela forma indicada na clausula VIII do citado contracto de 1903; tendo assim estipulado claramente o modo de fixação do capital, para o fim de ser determinada aquella quota adicional de 20 %, o seu calculo deverá ser feito independente da alludida amortização, que só é applicavel ao caso de determinação do valor a indemnizar para a encampação da estrada.</p> <p>Saude e fraternidade.— <i>J. Barbosa Gonçalves</i>. Sr. inspector federal das Estradas. (<i>Diario Official</i> de 5 de dezembro de 1913.)</p>
5	Bananal	1899 — 4 de julho . . .	Decreto n. 3.332 — Transfere a Fernando Moitinho, Luiz Moitinho, Domingos Moitinho e Bernardo de Magalhães a concessão da estrada.
		1899 — 31 de julho . . .	Decreto n. 3.359 — Approva provisoriamente as novas tarifas para passageiros, bagagens, encomendas e creadorias transportadas pela estrada.
		1899 — 21 de agosto . . .	Decreto n. 3.372 — Substitue provisoriamente o art. 2º do decreto n. 3.332, de 4 de julho do corrente anno, referente á estrada.
6	Brazil North Eastern Railways, limited.	1910 — 7 de julho . . .	Decreto n. 8.085 — Concede autorização a esta Companhia para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 26 de julho de 1910.)
7	Brazil Railway	1907 — 31 de maio . . .	Decreto n. 6.493 — Autoriza essa Companhia a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 17 de julho de 1907.)
		1909 — 3 de junho . . .	Decreto n. 7.434 — Concede autorização á <i>Brasil Railway Company</i> para continuar a funcionar na Republica.
		1909 — 14 de outubro . . .	Decreto n. 7.605 — Concede autorização á <i>Brasil Railway Company</i> para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1909.)
		1911 — 8 de novembro . . .	Decreto n. 9.091 — Concede autorização á <i>Brasil Railway Company</i> para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 18 de janeiro de 1912.)
8	Capital a Guaratiba	1891 — 10 de outubro . . .	Decreto n. 587 — Concede privilegio, sem garantia de juros, para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro desta Capital a Guaratiba.
		1903 — 31 de dezembro . . .	O art. 17, n. 38, da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, autorizou a prorogação do prazo para o inicio dos trabalhos, fixado na clausula III do decreto n. 587, de 10 de outubro de 1891.
		1905 — 30 de dezembro . . .	O art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, autorizou a prorogar o prazo para a conclusão dos trabalhos, permitindo-se a tracção electrica, sem onus algum para a União.
		1908 — 31 de dezembro . . .	O art. 29 da lei n. 2.050 manda continuar em vigor, no que não se achar expressamente revogado, o art. 36 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, que, entre outras, proroga o prazo para conclusão dos trabalhos desta linha.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas.
		1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.763 — Declara caduca a concessão desta estrada de ferro. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1911.)
9	Catalão a Palmas	1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juro e mais favores para o estabelecimento de um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal.
		1891 — 25 de julho. .	Decreto n. 463 — Proroga por um anno os prazos marcados nas clausulas II e V do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, relativos á estrada.
		1891. — 11 de setembro	Decreto n. 524 — Permite a transferencia da parte que cabe a um dos concessionarios da estrada.
		1892 — 8 de novembro	Decreto n. 1.127 — Autoriza a transferencia da concessão constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890
		1894 — 8 de fevereiro	Decreto n. 1.670 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do primeiro trecho da linha, na extensão de 100, 200 k.
		1894 — 31 de dezembro	Decreto legislativo n. 271 — Proroga os prazos para conclusão das obras da estrada.
		1902 — 6 de janeiro .	Decreto n. 4.312 — Marca a época de que deve ser contado o prazo para conclusão do primeiro trecho da estrada.
		1904. — 18 de outubro.	Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.
10	Caxias ao Araguaya	1890 — 23 de outubro.	Decreto n. 909 — Concede ao engenheiro Aarão Reis privilegio, garantia de juros e mais favores para a construção de uma estrada de ferro ligando a navegação do rio Itapicuru á dos rios Tocantins e Araguaya.
		1890 — 5 de novembro	Decreto n. 953 — Transfere á Empreza Industrial e Melhoramentos no Brazil, ou á companhia que organizar, a concessão feita ao engenheiro Aarão Reis, por decreto n. 909, de 23 de outubro de 1890
		1895 — 14 de fevereiro	Decreto n. 1.966 — Approva, com modificações, os estudos definitivos da 1ª secção.
		1898 — 31 de dezembro	Lei n. 560 — Em virtude do art. 47 foi prorogado até 31 de dezembro de 1904 o prazo para o inicio da construção, mediante desistencia da garantia de juro
41	Caxias a Cajazeiras	1897 — 13 de dezembro	Decreto n. 2.740 — Fixa o capital em 2.165:495\$912.
		1898 — 24 de outubro	Decreto n. 3.055 — Approva a planta e o orçamento para augmento de edificios e armazens, na importância de 18:060\$500.
		1899 — 27 de setembro	Portaria autorizando adquirir dois carros fechados e nove abertos para o serviço de transporte de mercadorias.
		1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.942 — Eleva a 5:590\$960 o orçamento das obras de construção da casa para morada do agente da estação de Caxias.
		1901 — 22 de julho. .	Decreto n. 4.087 — Altera o art. 67 das <i>Condições Reglamentares</i> e tarifas da estrada, approvadas pelos decretos ns. 1.881, de 7 de novembro de 1894 e 2.645, de 18 de outubro de 1897.
		1901 — 22 de julho. .	Decreto n. 4.089 — Approva o augmento de despeza de 2:184\$450 sobre a orçada para a casa do agente da estação Christino Cruz.

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRAOTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1904 — 4 de julho . .	Aviso n. 513 — Proroga por mais seis mezes o prazo marcado no aviso n. 218, de 16 de outubro de 1903, para a execução das alterações feitas na tarifa do algodão em rama, caroços de algodão, couros, areia e materiaes de construcção, dormentes, etc., com o abatimento, porém, de 75 % para os caroços de algodão, quando apresentados em quantidade de seis ou mais vagões por quinzena.
		1905 — 8 de julho . .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal. (<i>Diario Official</i> de 14 de julho de 1905.)
		1905 — 30 de julho. .	Aviso n. 182 — Autoriza construir nos kilometros 26 ou 27 uma casa para a 3ª turma, em substituição da do kilometro 32, sendo levada a despeza de 1:200\$ á conta do custeio.
		1906 — 15 de julho. .	Aviso n. 155 — Autoriza construir, por conta do custeio, um deposito para guardar madeira, na importancia total de 1:810\$952.
		1906 — 6 de novembro	Aviso n. 315 — Autoriza a compra de dois kilometros de trilhos e accessorios para a estrada, devendo a despeza ser levada á conta do custeio.
		1907 — 28 de dezembro	Aviso n. 435 — Autoriza a reformar o carro destinado ao transporte de animaes.) (<i>Diario Official</i> de 29 de dezembro de 1907.)
		1908 — 3 de janeiro .	Portaria — Approva alterações nas tarifas desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 14 de janeiro de 1908.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 364 — Autoriza o pagamento de 66:443\$235 á Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão de juros garantidos a esta estrada no 2º semestre do anno de 1908. (<i>Diario Official</i> de 3 de março de 1909.)
		1909.	Aviso mandando incluir nas disposições regulamentares nova disposição sobre transporte de encomendas. (<i>Diario Official</i> de 1 de dezembro de 1909.)
		1912.	Aviso n. — Approva a tomada de contas desta estrada, referente ao 2º semestre de 1911.
		1912 — 8 de março. .	Portaria elevando de 200\$ para 250\$ os vencimentos mensaes do contador guarda-livros do escriptorio central. (<i>Diario Official</i> de 12 de março de 1912.)
		1912 — 4 de setembro.	Portaria autorizando elevar-se de 800\$ a 1:150\$ mensaes os vencimentos do director desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 5 de setembro de 1912.)
12	Central do Brasil	1903 — 10 de fevereiro	Decreto n. 4.771 — Abre o credito de 114:300\$ para ser applicado ao alargamento da linha do Centro, entre Lafayette e Gagé.
		1903 — 23 de abril . .	Decreto n. 4.828 — Abre o credito de 1.800:000\$ para a construcção do prolongamento da linha do Centro.
		1903 — 23 de junho. .	Decreto n. 4.871 — Crea uma divisão provisoria para os estudos e construcção do prolongamento da estrada até á margem do rio S. Francisco e ramaes da mesma estrada.
		1903 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.084 — Approva os estudos e orçamentos da primeira secção (60 kilometros) do prolongamento da estrada, a partir de Curvello, no valor de 2.722:107\$779.

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1903 — 22 de dezembro	Portaria approvando as condições geraes e tabellas de preços para as obras dos 60 primeiros kilometros que constituem a primeira secção do prolongamento da estrada, comprehendidos entre Curvello e a margem do rio S. Francisco.
1904 — 21 de janeiro.	Aviso n. 9 — Approva o contracto celebrado em 2 de janeiro de 1904, entre o Estado do Rio de Janeiro e a Estrada de Ferro Central do Brazil, para arrecadação de impostos pertencentes ao mesmo Estado.
1904 — 29 de fevereiro	Aviso n. 29 — Autoriza denunciar o contracto de trafego mutuo celebrado em 11 de maio de 1900 com a Estrada de Ferro Leopoldina, para que fique o mesmo rescindido, depois de decorrido o prazo de seis mezes, a contar da data da denuncia.
1904 — 15 de junho.	Aviso n. 47 — Incorpora os trechos da Estrada de Ferro Oeste de Minas, de Barra Mansa a Angra e de Barra Mansa ao Cedro, com todo o material fixo e rodante, casas e terras situadas á margem dos respectivos trechos á Central do Brazil.
1904 — 30 de agosto.	Decreto n. 5.297 — Approva a modificação dos estudos e orçamento, a que se refere o decreto n. 5.084, de 22 de dezembro de 1903, alterado por esta fórmula o traçado da referida secção e reduzido o orçamento de 2.722:107\$779 para 2.218:918\$959.
1904 — 6 de setembro	Aviso n. 62 — Approva a redução de 2 % na tarifa normal do café procedente da estação de Porto Novo.
1904 — 7 de novembro	Decreto n. 5.366 — Providencia sobre o serviço do transporte de suburbios.
1904 — 20 de dezembro	Aviso n. 90 — Approva o accôrdo a celebrar entre a Estrada de Ferro Central do Brazil e a « Leopoldina Railway Company », um para o serviço de trafego reciproco e outro para o estabelecimento provisorio de uma taxa reduzida para o transporte do café do interior para a Capital Federal.
1905 — 31 de janeiro.	Decreto n. 5.447 — Approva a parita de terrenos e predios necessarios á construcção da 4ª linha.
1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 48 — Autoriza, em relação á Estrada de Ferro União Valenciana, supprimir os fretes a pagar nos limites do aviso 78, de 14 de outubro do anno proximo findo, desde que no contracto de trafego mutuo não ha clausula alguma que fixe a regra de taes fretes.
1905 — 4 de julho . .	Decreto n. 5.583 — Abre o credito especial de 400:000 para ser applicado ás obras de elevação da linha entre S. Diego e S. Christovão. (Diario Official de 6 de julho de 1905.)
1905 — 25 de julho. .	Decreto n. 5.610 — Approva os estudos e orçamento da 2ª secção do prolongamento da estrada, de Curvello a Pirapora, no valor de 2.424:051\$571.
1905 — 25 de julho. .	Portaria approvando as condições geraes, tabella de preços e especificações para as obras dos 63 ^h ,800 que constituem a 2ª secção do prolongamento entre Curvello e Pirapora.
1905 — 31 de julho . .	Aviso n. 220 — Approva a medida provisoria, reduzindo de 15 % o frete do café proveniente da Estrada de Ferro Leopoldina, enquanto o preço desse genero estiver abaixo de 9\$ por arroba.
1905 — 1 de agosto. .	Decreto n. 5.624 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado ás obras do alargamento da bitola da estrada, de Taubaté a S. Paulo. (Diario Official de 10 de agosto de 1905.)

DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 31 de agosto .	Aviso n. 253 — Declara que todas as mercadorias, classificadas na tarifa geral n. 3, em vigor na estrada, classes 5ª e 7ª, devem ser incluídas na classe E da tarifa especial, quando o seu peso não exceder de 200 kilogrammas, cobrado o respectivo frete por dezena. (<i>Diário Official</i> de 1 de setembro de 1905.)
		1905 — 20 de setembro	Aviso n. 268 — Autoriza reduzir a 400 réis por tonelada e para cada operação a taxa de vigilância ora cobrada pelo carregamento e descarga da canna de assucar procedente da Sociedade A. Sucrierie, de Lorena. (<i>Diário Official</i> de 21 de setembro de 1905.)
		1905 — 20 de setembro	Aviso n. 269 — Autoriza reduzir, como medida geral, de 1\$ a 400 réis a taxa de vigilância dos generos da 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor. (<i>Diário Official</i> de 21 de setembro de 1905.)
		1905 — 5 de outubro .	Aviso n. 287 — Autoriza a classificar na tarifa n. 3, classe 3ª, em vigor na estrada, o fumo em folha, rôlo ou corda.
		1905 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.807 — Abre o credito de 200:000\$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento. (<i>Diário Official</i> de 23 de dezembro de 1905.)
		1905 — 26 de dezembro	Decreto n. 5.817 — Abre o credito de 500:000\$ para occorrer ás despesas com as obras de alargamento da bitola da estrada, no trecho de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diário Official</i> de 29 de dezembro de 1905.)
		1905 — 30 de dezembro	Aviso n. 365 — Autoriza a equiparar as tarifas em vigor nas estações de Penha, Franca, Guayana e diversas paradas dos trens de suburbios da cidade de S. Paulo, ás tarifas que actualmente vigoram em iguaes trens da Capital Federal.
		1906 — 11 de abril . .	Aviso n. 21 — Resolve modificar a redacção do art. 212 das <i>Condições Regulamentares</i> da estrada : Art. 212. As importancias do frete e das despesas accessorias das expedições do interior para a Capital Federal e estações de Juiz de Fóra, Minas e Norte, e das estações de S. Diogo, Maritima da Gambôa, Juiz de Fóra, Minas e Norte, feita pelos preços e segundo as condições da tarifa n. 3 e especial n. 1, serão pagas na estação de partida ou na de destino, á vontade do expeditor, á vista da primeira ou segunda via da nota de expedição, não sendo as mercadorias de facil deterioração, de valor insignificante ou o frete inferior a 10\$, caso este em que a dita importancia será paga na estação de partida. As disposições acima referidas estendem-se tambem ás estações de destino nas estradas que com a Central do Brazil mantem trafego mutuo, comtanto que se obriguem a pagar o debito que venham a ter em um mez até o fim do mez seguinte, sob pena de ficar sem effeito a concessão. (<i>Diário Official</i> de 17 de abril de 1906.)
		1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.982 — Abre o credito de 800:000\$ para occorrer ás despesas com a conclusão das obras de elevação da linha, entre S. Diogo e S. Christovão. (<i>Diário Official</i> de 25 de abril de 1906.)
		1906 — 2 de maio . . .	Decreto n. 6.008 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado ás obras de alargamento da bitola da estrada, de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diário Official</i> de 8 de maio de 1906.)
		1906 — 2 de maio . . .	Decreto n. 6.009 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado ás obras do prolongamento. (<i>Diário Official</i> de 8 de maio de 1906.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

	Datas	Ementas
	1906 — 26 de maio . .	Aviso n. 26 — Autoriza a classificação do creme de leite produzido em localidades do interior e dahi procedente, na classe 6ª, da tarifa n. 3, si o transporte se effectuar em trem de carga; na 5ª classe, si for em trens mixtos, e na 4ª, quando em trens expressos (<i>Diario Official</i> de 27 de maio de 1906.)
	1906 — 9 de junho . .	Aviso n. 30 — Autoriza a inclusão nas classes 5ª e 7ª da tarifa n. 3, em vigor na estrada, de terra graphitosa, que será considerada como metal não precioso. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1906.)
	1906 — 19 de junho . .	Decreto n. 6.076 — Abre o credito de 500:000\$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola da estrada, de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 22 de junho de 1906.)
	1906 — 30 de junho . .	Aviso n. 43 — Modifica a pauta em vigor na estrada. (<i>Diario Official</i> de 31 de julho de 1906.)
	1906 — 11 de setembro	Decreto n. 6.140 — Abre o credito especial de 4.000:000\$ para fazer face ás despesas de reparação das linhas e material da estrada. (<i>Diario Official</i> de 13 de setembro de 1906.)
	1906 — 26 de outubro.	Aviso n. 34 — Reduz de 30 % a tarifa sobre o arame farpado. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1906.)
	1906 — 18 de dezembro	Aviso n. 79 — Autoriza a transferencia dos cereaes nacionaes—arroz, aveia, centeio, cevada, favas seccas feijão, milho e painço, por tonelada, procedentes da estação do Norte, com destino á Central ou vice-versa, os sete primeiros da classe G, tarifa especial n. 1, e o ultimo da classe C, todos para a classe 7 da tarifa n. 3, incluídas nesta classificação as despesas de carga e descarga. (<i>Diario Official</i> de 19 de dezembro de 1906.)
	1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.278 — Abre o credito de 250:000\$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1906.)
	1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.279 — Abre o credito de 600:000\$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola, de Taubaté a S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1906.)
	1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.280 — Abre o credito de 300:000\$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola entre Gagé e o kilometro 501. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1906.)
	1906 — 21 de dezembro	Aviso n. 83 — Resolve que, durante o primeiro semestre de 1907, seja adoptada, em caracter provisório, a tarifa especial de 1\$ por sacca de 60 kilos de asucar de qualquer qualidade e em qualquer quantidade, bruto ou refinado, expedido de qualquer para qualquer das estações da estrada. (<i>Diario Official</i> de 22 de dezembro de 1906.)
	1907 — 7 de janeiro . .	Aviso n. 2 — Torna extensiva á fabrica de phosphoro «Nossa Senhora da Aparecida» as regalias concedida á «Empreza Industrial Serra do Mar» pelo aviso n. 1 de 4 de janeiro de 1906, relativo ao abatimento de 20 % no frete da madeira em bruto empregada como materia prima. (<i>Diario Official</i> de 8 de janeiro de 1907.)
	1907 — 7 de janeiro . .	Aviso n. 3 — Resolve alterar o art. 69 das <i>Condições Regulamentares</i> , relativo a encomendas. (<i>Diario Official</i> de 8 de janeiro de 1907.)
	1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.372 — Abre o credito de 600:000\$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.

DE ORDEM

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.380 — Abre o credito de 600:000\$ para o prolongamento da linha do Centro.
1907 — 28 de fevereiro	Decreto n. 6.394 — Abre o credito extraordinario de 300:000\$ para alargamento da bitola, de Gagé ás minas de manganez do kilometro 301, do ramal de Ouro Preto.
1907 — 4 de março. . .	Decreto n. 6.399 — Abre o credito extraordinario de 60:000\$ para intercalação de um trilho entre as estações de Parahyba do Sul e Entre Rios.
1907 — 9 de março. . .	<p>Aviso n. 34 — Autoriza o director substituir a actual tarifa n. 6 B pela seguinte : Tarifa 6 B — 1ª classe — vagão serie H — Lotação completa, até 60 cabeças para porcos e 70 para outros animaes da mesma tarifa — Base : de 1 até 100 kilometros, 600 réis ; de 101 a 300 kilometros, 300 réis ; de 301 kilometros em diante, 200 réis. Segunda classe — meia lotação do vagão serie H : Até 30 porcos e 35 carneiros e outros animaes da mesma tarifa — Base : de 1 até 100 kilometros, 300 réis ; de 101 a 300 kilometros, 200 réis ; de 301 em diante, 100 réis. A segunda classe da tarifa 6 B só terá applicação para o excesso de uma lotação completa, pelo menos.</p> <p>Em pequenas expedições, até cinco cabeças, serão despachadas em carro collector, cobrando-se pela 3ª classe da tarifa n. 6.</p> <p>Cada estação não poderá expedir mais de cinco animaes em cada collector.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 10 de março de 1907.)</p>
1907 — 16 de maio . . .	Decreto n. 6.482 — Abre o credito de 2.414:000\$ para alargamento da bitola do ramal S. Paulo.
1907 — 7 de junho . . .	<p>Aviso n. 78 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da tarifa n. 3, da aniagem e tecidos de juta, quando despachados por fabricas nacionaes.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 8 de junho de 1907.)</p>
1907 — 4 de julho . . .	Decreto n. 6.543 — Abre o credito extraordinario de 2.386:000\$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.
1907 — 1 de agosto. . .	Decreto n. 6.589 — Abre o credito de 1.000:000\$ para o prolongamento da linha do Centro.
1907 — 3 de agosto. . .	<p>Portaria concedendo, provisoriamente, uma redução de 25 % nas tarifas em vigor, relativamente ao transporte de café.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 7 de agosto de 1907.)</p>
1907 — 10 de outubro.	Aviso n. 134 — Attendendo ao que expôz o arrendatario da Estrada de Ferro Minas e Rio, reclamando o pagamento da importancia dos saldos das contas de trafego directo da Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, relativos ao trimestre de abril a junho de 1907, autoriza a modificação das clausulas XVIII e XIX do accôrdo celebrado com o referido arrendatario, em 7 de fevereiro de 1905, alterando-se correspondentemente, ou rescindindo-se, si assim couvier, o contracto de trafego mutuo naquella mesma data celebrado com a mencionada companhia e a Estrada de Ferro Muzambinho.
1907 — 14 de novembro	Decreto n. 6.737 — Abre o credito de 3.200:000\$ para occorrer ao pagamento de trabalhos já executados no ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros.
1907 — 21 de novembro	Decreto n. 6.747 — Approva novas <i>Condições Regulamentares</i> e tarifas.
1908 — 3 de janeiro. . .	Aviso n. 4 — Proroga, durante o primeiro semestre de 1908, a concessão feita pelo aviso n. 83, de 28 de junho do anno anterior, no sentido de ser adoptada, em ca-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			racter provisório, a tarifa especial de 1\$ por sacco de 60 kilos de assucar de qualquer qualidade, bruto ou refinado, expedido em qualquer ou para qualquer de suas estações. (<i>Diario Official</i> de 8 de janeiro de 1908.)
		1908 — 30 de janeiro .	Decreto n. 6.837 — Approva os estudos e respectivo orçamento na importancia de 3.817:437\$303 para construção da terceira e ultima secção do prolongamento, entre Lassance e Pirapora.
		1908 — 7 de março . .	Decreto n. 6.874 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 2.000:000\$ para occorrer ás despezas de construção do prolongamento da linha do Centro do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> de 12 de março de 1908.)
		1908 — 12 de março .	Decreto n. 6.881 — Abre o credito de 4.500:000\$ para terminar o alargamento da bitola até a cidade de S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 15 de março de 1908.)
		1908 — 14 de março .	Aviso n. 26 — Autoriza o director a manter o isenção da taxa adicional de 1\$ por tonelada, em vigor na estrada, para o manguez descarregado no cais ou na ponte da estação Maritima.
		1908 — 6 de abril . . .	Aviso n. 47 — Autoriza a redução de 10 % sobre a classe da tarifa em vigor, no transporte de fegruza procedente da Usina Esperança. (<i>Diario Official</i> de 7 de abril de 1908.)
		1908 — 27 de abril . .	Aviso n. 55 — Autoriza o restabelecimento da lotação de 16 bois por carro H, quando de bitola larga.
		1908 — 2 de maio . . .	Aviso n. 57 — Autoriza que seja adoptado, em vez do abatimento de 10 % para cada redução de 1\$, fraccão de 1\$, do preço médio de 7\$, cada arro de 15 kilos — o abatimento provisório de 25 %, desde que o preço de cada typo 7 seja notoriamente inferior a 7\$, nesta praça, enquanto a Junta dos Contractores não puder fornecer a esta estrada o preço médio official do café em cada mez. (<i>Diario Official</i> de 3 de maio de 1908.)
		1908 — 7 de maio . . .	Aviso n. 60 — Autoriza o abatimento de 30 % nos fretos das mercadorias comprehendidas nas tres primeiras classes da tarifa n. 3, que se destinarem a distancias superiores a 150 kilometros das estações, seja q for o meio de transporte, com excepção da nação maritima, e bem assim o de 25 % nas passagens de caixeiros viajantes em qualquer das linhas desta estrada, cumprindo á directoria adoptar o critério que julgar mais conveniente para evitar abusos que possam occorrer. (<i>Diario Official</i> de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 13 de julho . .	Portaria, approva as modificações das condições gerais das tabellas de preços e especificações de que trata a Portaria de 5 de maio de 1908 para a execução das obras do prolongamento.
		1908 — 27 de julho . .	Aviso n. 111 — Autoriza a redução para 1 ^m ,0 na bitola do trecho desta estrada, de Entre Rios a Pirapora Novo, considerando-se tal trecho como prolongamento da Auxiliiar.
		1908 — 28 de julho . .	Aviso n. 113 — Declara que ao transporte de telha barro são applicaveis as condições a que estão sujeitos aos tijolos de alvenaria, nos precisos termos das respectivas observações constantes da pauta de classificação geral das mercadorias que regem a applicação de tarifas, e de que trata o decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, devendo

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>nesse sentido entendidas as observações da mesma pauta, correspondentes ao primeiro dos referidos artigos. (<i>Diario Official</i> de 29 de julho de 1908.)</p>
		1908 — de 18 agosto .	Aviso n. 126 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a do Rio do Ouro.
		1908 — 19 de agosto .	Aviso n. 129 — Resolve modificar o paragrapho unico do art. 180 das <i>Condições Regulamentares</i> , approvado pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, no sentido de supprimir a restricção correspondente ás estações de Mogy das Cruzes até Norte, para os despachos de cercaes de que trata o mencionado artigo. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1908.)
		1908 — 24 de agosto .	Aviso n. 131 — Supprime na pauta de classificação geral de mercadorias, comprehendida nas tarifas approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, as palavras « pagando a lotação completa do vagão », nas observações correspondentes ao artigo — manilhas de couro — e bem assim as seguintes : « sendo nesta por lotação de vagão », que constituem o periodo final das observações referentes ao artigo — canos de barro. (<i>Diario Official</i> de 26 da agosto de 1908.)
		1908 — 29 de agosto .	Aviso n. 137 — Declara que a restricção do art. 180 das <i>Condições Regulamentares</i> , feita pelo aviso n. 129, de 19 do corrente, foi apenas quanto ás estações de Mogy das Cruzes até Norte. (<i>Diario Official</i> de 30 de agosto de 1908.)
		1908 — 24 de setembro	Decreto n. 7.131 — Abre ao Ministerio da Viiação o credito de 800:000\$ para occorrer ás despezas de construcção do prolongamento da linha do Centro e do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> de 1 de outubro de 1908.)
		1908 — 8 de outubro .	Aviso n. 136 — Autoriza substituir no ramal de Porto Novo, cuja transformação já está concluida, o material rodante de tracção de bitola larga pelo de bitola estreita de 1 ^{ra} .0.
		1908 — 27 de outubro.	Aviso n. 165 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho no despacho de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores.
		1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.221 — Approva os estudos e orçamentos das obras do ramal de Sabará a Santa Barbara. (<i>Diario Official</i> de 16 de dezembro de 1908.)
		1909 — 18 de janeiro .	Aviso-circular — Autoriza a celebração do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho.
		1909 — 11 de fevereiro	Decreto n.7.326—Abre o credito de 800:000\$ para occorrer ás despezas com o prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> de 14 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 17 de março .	Decreto n. 7.353 — Abre o credito de 700:000\$ para occorrer, durante o exercicio, ás despezas de construcção do ramal desta estrada, de Sabará a Santa Anna dos Ferros. (<i>Diario Official</i> de 17 de março de 1909.)
		1909 — 16 de abril . .	Aviso n. 44 — Autoriza, relativamente ao trafego directo com as estradas paulistas, no respectivo contracto, a elevar, como for conveniente, o peso e o volume fixados para as encomendas, no art. 7º, e dispensar a restricção do paragrapho unico do art. 153 das <i>Condições Regulamentares</i> em vigor.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

	Datas	Ementas
	1909 — 14 de maio . .	Decreto n. 7.440 — Abre o credito de 500:000\$ para terminar o alargamento da bitola até a cidade de S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 22 de maio de 1909.)
	1909 — 14 de junho . .	Aviso n. 7 — Informação da directoria sobre a classificação, nesta estrada, do assucar refinado, quando despachado pelo Estado de Minas Geraes, na mesma tarifa do assucar de crystal.
	1909 — 22 de julho . .	Portaria autorizando restabelecer a tarifa especial n. 1, approvada por aviso de 7 de junho de 1909 para os cafés expedidos pela estação do Norte, precedentes das estradas de ferro paulistas. (<i>Diario Official</i> de 23 de julho de 1909.)
	1909 — 5 de agosto . .	Decreto n. 7.493 — Abrindo o credito de 800:000\$ para ocorrer ás despesas com o prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> de 8 de agosto de 1909.)
	1909 — 7 de agosto . .	Aviso declarando que a tarifa especial a que allude o aviso de 22 de julho ultimo é applicavel a todo café apresentado a despacho na estação do Norte. (<i>Diario Official</i> de 8 de agosto de 1909.)
	1909 — 31 de agosto . .	Aviso n. 109 — Autorizando applicar, em character provisório, a tarifa 1 B, aos viajantes de trens de « pequoeno percurso » até Paracamby. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1909.)
	1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.351 — Abre o credito de 600:000\$ para o prolongamento do ramal de Santa Cruz a Itacurussá. (<i>Diario Official</i> de 18 de setembro de 1909.)
	1909 — 30 de setembro	Decreto n. 7.577 — Abre o credito de 600:000\$ para as despesas de construcção do ramal de Sant'Anna de Ferros.
	1909 — 30 de setembro	Aviso n. 274 A — Autoriza entregar, provisoriamente á Leopoldina Railway Company o trecho da linha Auxiliar entre Jockey Club e Alfredo Maia. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1909.)
	1909 — 23 de novembro	Aviso mandando rescindir o contracto com a estrada de Juiz de Fôra a Piaú, devido aos atrasos desta nos pagamentos dos saldos e mandando proceder, pelos meios de direito, á cobrança da importancia já devida por essa companhia. (<i>Diario Official</i> de 24 de novembro de 1909.)
	1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.738 — Abre o credito de 250:000\$ para as despesas com a construcção do ramal de Sabará a Ferros. (<i>Diario Official</i> de 18 de dezembro de 1909.)
	1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.739 — Abre o credito de 250:000\$ para as despesas com o prolongamento da estrada. (<i>Diario Official</i> de 18 de dezembro de 1909.)
	1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.860 — Abre o credito de 300:000\$ para proseguir o alargamento da linha do Centro na direcção do valle do Paraopeba para Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> de 13 de fevereiro de 1910.)
	1910 — 7 de março . .	Aviso n. 19 — Concede abatimento de tarifas á Companhia de Fiação e Tecidos « União Lavrense », passando os tecidos de algodão da 3ª para a 4ª classe da tarifa n. 3, e modifica o paragrapho unico do art. 174 das <i>Condições Regulamentares</i> , o qual ficou assim redigido: O café (em grão ou em casquinha, côco ou cereja), embora classificado em classe inferior.

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			e as mercadorias que passarem da 3ª para a 4ª classe, quando despachadas, directamente pelas fabricas, gosarão dos mesmos abatimentos.
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.892 — Abre o credito de 400:000\$ para occorrer ás despezas com o ramal de Itacurussá. (<i>Diario Official</i> de 22 de março de 1910.)
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.893 — Abre o credito de 400:000\$ para occorrer ás despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1910.)
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.894 — Abre o credito de 400:000\$ para occorrer ás despezas com a construcção da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1910.)
		1910 — 17 de março .	Aviso n. 26 — Fixa em 8\$400 o frete maximo a cobrar pelo transporte de uma tonelada de dormentes de madeira.
		1910 — 30 de março .	Decreto n. 8.040 — Approva o accôrdo celebrado entre a Estrada de Ferro Central do Brazil e a «S. Paulo Railway Company, Limited» para o estabelecimento do serviço de trafego e entrada de trens de passageiros daquella estrada nas estações de Braz e S. Paulo. (<i>Diario Official</i> de 7 de junho de 1910.)
		1910 — 13 de junho .	Aviso n. 8 — Declara ao Ministerio da Agricultura que a Central foi autorizada a transportar o alho pela 9ª classe da tarifa n. 3, quando essa mercadoria for de producção nacional e pela 6ª classe da mesma tarifa — as nozes, as amendoas, as avellãs, etc., quando igualmente de producção nacional e procedentes do interior.
		1910 — 16 de junho .	Decreto n. 8.068 — Abre o credito de 300:000\$ para occorrer ás despezas da construcção do ramal de Itacurussá. (<i>Diario Official</i> de 22 de julho de 1910.)
		1910 — 23 de junho .	Decreto n. 8.078 — Estabelece novas bases das tarifas e altera a pauta e as <i>Condições Regulamentares</i> , approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907. (<i>Diario Official</i> de 10 de julho de 1910.)
		1910 — 7 de julho .	Decreto n. 8.088 — Abre o credito de 300:000\$ para as despezas da construcção do ramal de Sabará a Ferros. (<i>Diario Official</i> de 13 de julho de 1910.)
		1910 — 23 de julho .	Decreto n. 8.121 — Abre o credito de 1.500:000\$ para o prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1910.)
		1910 — 20 de agosto .	Aviso n. — Declara ao Presidente de Minas que o Governo acceta a proposta do secretario das Finanças daquelle Estado para a transferencia á União da Estrada de Ferro de Palmyra ao Livramento, senfiar a União obrigada a qualquer pagamento ao Estado de Minas, obrigando-se, porém, a empregar a importancia correspondente ao preço por que foi arrematada pelo Governo Mineiro, na reconstituição da linha e restabelecimento do seu trafego e a construir o respectivo prolongamento de accôrdo com os planos e estudos feitos pelo Governo Federal e com os créditos que forem decretados pelo poder legislativo. Minas renuncia a quaesquer direitos provenientes de sua propriedade e da concessão que fez. Fica este ramal incorporado á Central do Brazil.

NÚMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

	Datas	Ementas
	1910 — 20 de agosto .	Aviso n. -- Declara que o Governo Federal aceita transferencia da Estrada de Ferro Palmyra a Livramento, nos termos da proposta mineira.
	1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.255 — Abre o credito de 500:000\$ para occorrer ás despesas com o ramal de Itacurussá. (Diario Official de 3 de outubro de 1910.)
	1910 — 10 de novembro	Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Oeste de Minas para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pccuaria e agricola, para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados; para objectos, productos, animaes e machinas destinados ás fazendas modelo e campo praticos custeados pelo Governo do Estado. Redu de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á brigada policial desse Estado, bem como o de presos escoltados.
	1910 — 14 de novembro	Aviso n. 98 — Autoriza mandar proceder não só ao estudos das ligações da Linha Auxiliar á estação d Vassouras, desta estrada, passando pela cidade d Vassouras, e á Estrada de Ferro Sapucahy, no pont conveniente entre Sant'Anna e Barra do Pirahy da linha de ligação das Estradas de Ferro Valeriana e Rio das Flores, entre Valença e Taboas como da ligação de Juiz de Fóra, passando por Lim Duarte a Bom Jardim, ou ponto mais convenient da rêde, devendo ser immediatamente iniciada construcção das referidas linhas.
	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.386 — Abre credito de 400:000\$ para as despesas da construcção do ramal de Itacurussá. (Diario Official de 17 de novembro de 1910.)
	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.388 — Approva os estudos definitivos d ligação da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brazil com a Estrada de Ferro de Sapucahy (Diario Official de 17 de novembro de 1910.)
	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.389 — Approva os estudos definitivos e primeiro trecho de 35 kilometros, do alargament da bitola da Estrada de Ferro Central do Brazil, pa tiudo de Lafayette pelos valles de Pequiry e Parapeba. (Diario Official de 17 de novembro de 1910.)
	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.391 — Approva os estudos e o respectivo orçamento do primeiro trecho, na extensão de 60 kilometros, do prolongamento a Montes Claros. (Orçamento 2.344:906\$844.) (Diario Official de 17 de novembro de 1910.)
	1910 — 14 de dezembro	Decreto n. 8.433 — Abre o credito de 1.400:000\$ para as despesas da construcção do ramal de Sabará Ferros. (Diario official de 16 de dezembro de 1910.)
	1910 — 21 de dezembro	Decreto n. 8.450 — Abre o credito de 1.200:000\$ para as despesas do ramal de Itacurussá. (Diario Official de 7 de dezembro de 1910.)
	1910 — 28 de dezembro	Decreto n. 8.487 — Abre o credito de 1:400:000\$ para o prolongamento da linha do Centro. (Diario Official de 31 de dezembro de 1910.)
	1911 — 15 de março .	Decreto n. 8.610 — Approva o regulamento para es estrada. (Diario Official de 18 de março de 1911.) Reprod zido no Diario Official de 18 de abril de 1911. Vide rectificação no Diario Official de 3 de junho de 1911

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1911 — 12 de abril . .	Decreto n. 8.671 — Abre o credito de 1.000:000\$ para occorrer ás despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> de 16 de abril de 1911.)
1911 — 26 de abril . .	Decreto n. 8.688 — Abre o credito de 200:000\$ para attender ás despezas do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra. (<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1911.)
1911 — 26 de abril . .	Decreto n. 8.689 — Abre o credito de 375:000\$ para as despezas do prolongamento da linha do Centro. (<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1911.)
1911 — 7 de junho . .	Decreto n. 8.775 — Abre o credito de 250:000\$ para proseguir no alargamento da linha do Centro, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba para Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> de 9 de junho de 1911.)
1911 — 26 de julho . .	Decreto n. 8.839 — Abre o credito de 450:000\$ para proseguir no alargamento da linha do Centro, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba para Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> de 29 de julho de 1911.)
1911 — 30 de agosto . .	Decreto n. 8.926 — Abre o credito de 700:000\$ para attender ás despezas de construcção do prolongamento da linha do Centro, na direcção de Montes Claros. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1911.)
1911 — 30 de agosto . .	Decreto n. 8.927 — Abre o credito de 500:000\$ para attender ás despezas do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra, nesta estrada. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1911.)
1911 — 11 de outubro . .	Decreto n. 9.031 — Abre o credito de 400:000\$ para as despezas com os estudos do prolongamento desta estrada até a cidade de Belém, capital do Pará. (<i>Diario Official</i> de 15 de outubro de 1911.)
1911 — 18 de outubro . .	Decreto n. 9.046 — Abre o credito de 1.300:000\$ para as despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> de 24 de outubro de 1911.)
1911 — 13 de dezembro	Decreto n. 9.200 — Abre o credito de 300:000\$ para as despezas de construcção do prolongamento do ramal de Itacurussá a Angra. (<i>Diario Official</i> de 20 de dezembro de 1911.)
1911 — 13 de dezembro	Decreto n. 9.201 — Abre o credito de 900:000\$ para as despezas do prolongamento da linha do centro desta Estrada. (<i>Diario Official</i> de 20 de dezembro de 1911.)
1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.245 — Abre o credito de 500:000\$ para o prolongamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.)
1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.246 — Abre o credito de 800:000\$ para a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> 31 de dezembro de 1911.)
1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.247 — Abre o credito de 6.777:629\$970 para despezas de pessoal provenientes da reorganização dos serviços. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.)
1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.248 — Abre o credito de 1.300:000\$ para o alargamento da linha do centro desta estrada, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba, para Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.)

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

NUMERO
DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.305 — Declara sem effeito o decreto n. 9.247 de 28 de dezembro de 1911, que abre ao Ministerio da Viação o credito de 6.777:629\$970 para despesas de reorganização da Central. (<i>Diario Official</i> de 12 de janeiro de 1912.)
1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.306 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 1.500:000\$ para despesas de material desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 12 de janeiro de 1912.)
1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.307 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 5.277:629\$970 para despesas do pessoal, proveenientes da reorganização dos serviços da estrada. (<i>Diario Official</i> de 12 de janeiro de 1912.)
1912 — 24 de abril.	Decreto n. 9.537 — Abre o credito de 800:000\$ para despesas com os estudos do prolongamento desta estrada até Belém do Pará. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
1912 — 24 de abril.	Decreto n. 9.539 — Abre o credito de 900:000\$ para atender ás despesas de construção do prolongamento da linha do centro em direcção a Monto Claros. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
1912 — 24 de abril.	Decreto n. 9.540 — Abre o credito de 650:000\$ para o prolongamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
1912 — 24 de abril.	Decreto n. 9.541 — Abre o credito de 1.000:000\$ para occorrer ás despesas com os serviços de alargamento de bitola para Bello Horizonte, pelo valle de Paracpeba. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
1912 — 29 de abril.	Decreto n. 9.516 — Autoriza varias alterações nas tarifas desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 8 de maio de 1912.)
1912 — 2 de maio.	Decreto n. 9.562 — Abre o credito de 600:000\$ para despesas de construção do prolongamento do ramal de Itacurussá á cidade de Angra. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1912.)
1912 — 2 de maio.	Decreto n. 9.563 — Abre o credito de 350:000\$ para occorrer ás despesas de construção do ramal de Sabará até a cidade de Ferros. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1912.)
1912 — 15 de junho.	Aviso n. 1.782 — Em solução ao vosso officio n. 140, de 10 de janeiro do corrente anno, autorizo-vos a firmar com A. Thun contracto analogo ao celebrado com Carl G. da Costa Wigg e Trajano S. Viriato de Medeiros em 15 de julho de 1911, com as alterações que propoendes, a saber : 1. ^a A tonelagem de minerio a transportar se decupla da produção do alto forno ou fornos. 2. ^a O transporte de minerio será de 100.000 toneladas no 1º anno, de 200.000 no 2º, de 300.000 no 3º, de 400.000 no 4º, de 500.000 no 5º, de 600.000 no 6º, de 700.000 no 7º, de 800.000 no 8º, de 900.000 no 9º e de 1.000.000 no 10º e subsequente. 3. ^a O valor dado ao contracto será da quantia de 3.000:000\$000. Estipular-se-ha tambem que os fretes fixados na clausula 1ª do contracto de 31 de janeiro do corrente anno só começarão a vigorar depois que o contractante se achar aparelhado para a exportação de minerio de ferro, de accordo com a clausula 9ª do mesmo contracto. (<i>Diario Official</i> de 18 de junho de 1912.)

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.721 — Abre o credito de 600:000\$ para despesas com estudos do prolongamento desta estrada até Belém do Pará. (<i>Diario Official</i> de 30 de agosto de 1912.)
		1912 — 28 de agosto .	Decreto n. 9.745 — Abre o credito de 1.200:000\$ para despesas do prolongamento da linha do centro até Montes Claros. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1912.)
		1912 — 28 de agosto .	Decreto n. 9.744 — Abre o credito de 1.500:000\$ para despesas da construcção do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1912.)
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.774 — Abre o credito de 950:000\$ para construcção do trecho de Ouro Preto a Marianna, do prolongamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova. (<i>Diario Official</i> de 21 de setembro de 1912.)
		1912 — 31 de dezembro	Decreto n. 9.977 B — Substitue por outra a disposição constante do art. 111 do regulamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 7 de janeiro de 1913.)
		1913 — 23 de junho. .	Decreto n. 10.286 — Torna extensivos a esta estrada o regulamento dos transportes e telegraphos e a classificação geral das mercadorias, aprovados pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, para as linhas de concessão federal citadas, e approva as bases das tarifas que devem vigorar nesta estrada. (<i>Diario Official</i> de 27 de junho de 1913.)
13	Central Rio Grande do Norte. .	1905 — 4 de outubro.	Decreto n. 5.703 — Approva o projecto geral da estrada e os estudos definitivos do trecho comprehendido entre as cidades do Ceará-Mirim e do Caicó. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1905.)
		1906 — 16 de maio. .	Aviso n. 13 — Manda adoptar na estrada as <i>Condições regulamentares</i> em vigor na Central do Brazil, no que for ali applicavel; e autoriza a estabelecer o trafego em caracter provisorio, organizando o quadro do pessoal indispensavel. (<i>Diario Official</i> de 17 de maio de 1906.)
		1906 — 16 de maio. .	Portaria approvando as tarifas provisórias da estrada. (<i>Diario Official</i> de 19 de maio de 1906.)
		1906 — 3 de julho. .	Aviso n. 19 — Approva provisoriamente o quadro do pessoal e horario para o serviço do trafego da 1ª seção da estrada.
		1906 — 13 de julho. .	Aviso n. 22 — Autoriza estabelecer passagem de ida e volta na estrada, com o abatimento de 25% sobre os preços das tarifas approvadas pela portaria de 16 de maio, nas condições adoptadas nas demais estradas de ferro.
		1906 — 3 de setembro	Portaria alterando o quadro do pessoal da estrada, aprovado por portaria de 23 do fevereiro de 1904. (<i>Diario Official</i> de 12 do setembro de 1906.)
		1907 — 21 de outubro.	Decreto n. 6.700 — Abre o credito de 100:000\$ para occorrer ás despesas com o reconhecimento e estudos do prolongamento desta Estrada até encontrar o prolongamento da estrada de Ferro de Baturité. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1907.)
		1908 -- 20 de agosto .	Decreto n. 7.074 — Autoriza o contracto da construcção do trecho comprehendido entre Taipú e Caicó. (<i>Diario Official</i> de 6 de outubro de 1908 e 10 de setembro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1908 — 15 de outubro.	Contracto para a construcção da estrada, entre Taipú e Caicó, conclusão das construcções já encetadas nesse trecho e fornecimento de material. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1909.)
		1908 — 5 de novembro	Decreto n. 7.164 — Transfere para a razão social Proença & Gouvêa a construcção do trecho entre Taipú e Caicó. (<i>Diario Official</i> de 15 e 21 de novembro de 1908.)
		1908 — 9 de novembro	Aviso n. 170 — Autoriza a entrega desta estrada ao contractante da construcção, engenheiro Luiz Soares de Gouvêa, mediante as necessarias formalidades. (<i>Diario Official</i> de 11 de novembro de 1908.)
		1908 — 19 de novembro	Decreto n. 7.186 — Contracta com a razão social Proença & Gouvêa o arrendamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 23 de fevereiro de 1909.)
		1908 — 17 de dezembro	Aviso n. 172 — Declara que o Ministerio fica sciente de haver a firma Proença & Gouvêa tomado posse como arrendataria e empreiteira, das secções em tráfego e em construcção desta estrada.
		1909.	Rectificação da clausula 35ª do decreto n. 7.074, de 20 de agosto de 1909. (<i>Diario Official</i> de 11 de setembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.740 — Approva os estudos definitivos respectivo orçamento do trecho de 30 kilometros partir da estaca 988. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1909.)
		1910 — 15 de janeiro.	Aviso n. 1 — Declara que a linha, partindo de Angicos póde ser levada á margem esquerda do riach « Pata-Choca », na extensão de 18 kilometros, onde atravessa o affluente Pichoré, alcançando a 13 kilometros o valle do rio Assú, que é a direcção geral do traçado, já approvedo, passando cerca de 4 kilometros da cidade de Assú, ponto mais proximo que se póde attingir.
		1910 — 9 de fevereiro	Decreto n. 7.861 — Approva os estudos do prolongamento da estrada, na extensão de 83 kilometros, comprehendidos entre as estacas 1.500 e 5.650, bem como o respectivo orçamento, na importancia de 3.921:819\$923. (<i>Diario Official</i> de 17 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 14 de abril.	Decreto n. 7.953 — Approva o projecto e o orçamento da estação inicial, na importancia do 493:962\$890 desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 22 de maio de 1910.)
		1910 — 11 de novembro	Decreto n. 8.372 — Approva o projecto e orçamento de 2.474:939\$ para construcção da ponte sobre o rio Potengy. (<i>Diario Official</i> de 15 de novembro de 1910.)
		1911 — 31 de maio . .	Decreto n. 8.765 — Transfere para a Campanha de Viação e Construcções os contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909, para construcção e arredamento desta estrada, conjuntamente a caução de 50:000\$000. (<i>Diario Official</i> de 21 de outubro e 6 de junho de 1911.)
		1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9.004 — Proroga por 12 mezes o prazo estipulado na clausula VII do decreto n. 7.074, de 20 de agosto de 1908.
		1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.028 — Approva a tabella de preços complementares á do contracto para a construcção desta estrada e declara extensivas á sua estrada as condições geraes e especificações da rede de viação geral da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 20 de outubro de 1911.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, FORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.172 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909, para a construção e arrendamento desta estrada. (Diario Official de 18 de dezembro de 1911.)
		1912 — 19 de julho. .	O Tribunal de Contas resolve manter o despacho pelo qual é recusado o registro do contracto effectuado com a Companhia de Viação e Construção para construção e arrendamento desta estrada. (Diario Official de 21 de julho de 1912.)
		1912 — 14 de fevereiro	Aviso n. 11 — Concede autorização a João Proença, empreiteiro desta estrada, para importar metade do material rodante que especifica.
		1912 — 9 de novembro	Exposição de motivos do Ministro da Viação e resolução do Presidente da Republica mandando dar execução ao contracto. (Diario Official de 10 de novembro de 1912.)
		1912 — 9 de novembro	Aviso n. 44 — Communica ao Tribunal de Contas o despacho proferido pelo Presidente da Republica mandando dar execução á revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para construção e arrendamento desta estrada. (Diario Official de 10 de novembro de 1912.)
		1913 — 22 de janeiro.	Aviso n. 5 — Concede autorização á Companhia de Viação e Construções para apresentar a exame da Inspectoria Federal das Estradas os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros, sem prejuizo do disposto na clausula IV, n. 5, do decreto n. 9.172, de 4 de dezembro de 1911. (Diario Official de 23 de janeiro de 1913.)
		1913 — 5 de junho. .	Aviso n. 58 — Determina que se proceda a um reconhecimento da zona a partir de Lages, no trecho Lages-Caicó, afim de verificar si ha um traçado mais economico do que o apresentado. (Diario Official de 7 de junho de 1913.)
		1913 — 16 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza a companhia arrendataria importar, segundo os typos approvados para a Viação da Bahia, o material especificado no aviso. (Diario Official de 17 de junho 1913.)
		1913 — 9 de julho . .	Decreto n. 10.329 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 20 kilometros do trecho comprehendido entre Lages e Caicó e o orçamento de 2.761:985\$493. (Diario Official de 13 de julho de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 106 — Autoriza a modificação do projecto da ponte sobre o Potengy, approvado pelo decreto n. 8.372, de 17 de novembro de 1910. (Diario Official de 16 de agosto de 1913.)
		1913 — 10 de setembro	Decreto n. 10.437 — Approva os estudos definitivos de um trecho de 43 kilometros e 695 metros da linha de Lages a Caicó, e o orçamento de 6.622:337\$932. (Diario Official de 14 de setembro de 1913.)
		1913 — 18 de novembro	Aviso n. — Permittindo a companhia arrendataria utilizar-se da agua da Comissão de Melhoramentos do Porto de Natal mediante indemnização de 150\$ mensaes. (Diario Official de 19 de novembro de 1913.)
14	Comportas a Recife	1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.600 — Approva as plantas para a construção de uma estrada de ferro da pedra de Comportas ao porto do Recife e declara de utilidade publica, para os effeitos de desapropriação, os terrenos comprehendidos nas mesmas plantas. (Diario Official de 19 de outubro de 1909.)

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
15	Corcovado	1882 — 7 de janeiro .	Decreto n. 8.372 — Concede aos engenheiros Francis Pereira Passos e João Teixeira Soares privilegio para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro de systema Riggenbach, entre a rua do Cosme Velho na cidade do Rio de Janeiro, e o alto do Corcovado, passando pelo lugar denominado Paineiras.
		1906 — 22 de maio. .	Decreto n. 6.040 — Autoriza a transferencia das concessões referentes á estrada á «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited». (Diario Official de 27 de maio de 1906.)
		1906 — 18 de outubro.	Despacho — Deferindo o requerimento da «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited», em que pede que o prazo de seis mezes que trata o art. 2º do decreto n. 6.040, de 22 de maio de 1906, seja contado da data em que foi assignado o termo de transferencia da concessão e não da em que foi expedido o citado decreto. (Diario Official de 19 de outubro de 1906.)
		1909 — 29 de julho. .	Decreto n. 7.480 — Autoriza a revisão do contracto desta estrada. (Diario Official de 11 de agosto de 1909.)
		1909 — 4 de setembro.	Reproducção no Diario Official do decreto n. 7.480, de 29 de julho.
		1909 — 18 de novembro	Decreto n. 7.671 — Approva o projecto de melhoramento para a electrificação da estrada. (Diario Official de 27 de novembro de 1909.)
		1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.859 — Approva as plantas e orçamento de 425:700\$ dos melhoramentos a serem feitos no local das Paineiras. (Diario Official de 28 de novembro de 1912.)
		1913 — 20 de agosto .	Aviso 113 — Impõe, no grão medio, a multa da clausula XXXVII do decreto n. 8.372, de 7 de janeiro de 1882, mantida em vigor pela clausula VIII do decreto n. 7.840, de 29 de julho de 1909, por não ter cumprido o que determina a clausula VI deste ultimo decreto e manda fixar prazos razoaveis para inicio e terminação das obras a que se obrigou. (Diario Official de 22 de agosto de 1913.)
16	Coroatá ao Tocantins	1912 — 24 de abril . .	Decreto n. 9.544 — Abre o credito de 300:000\$ para trabalhos de estudos da Estrada de Ferro de Coroatá ao Tocantins. (Diario Official de 26 de abril de 1912.)
		1913 — 19 de março .	Decreto n. 10.133 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 0 a 10 do orçamento de 3.325:747\$183. (Diario Official de 23 de março de 1913.)
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.154 — Abre o credito de 200:000\$ para as despesas com os estudos definitivos desta estrada. (Diario Official de 4 de abril de 1913.)
		1913 — 2 de julho. .	Decreto n. 10.316 — Abre o credito de 100:000\$ para as despesas com os estudos definitivos. (Diario Official de 5 de julho de 1913.)
17	Electrica da Capital Federal á cidade de Petropolis.	1904 — 5 de abril . .	Decreto n. 5.187 — Approva as clausulas para o contracto referente á construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro de tracção electrica entre a Capital Federal e a cidade de Petropolis.
		1905 — 30 de dezembro	O n. 20 do art. 15 da lei n. 1.433 autorizou a revogação do contracto celebrado a 27 de maio de 1904 com o engenheiro civil Eugenio de Andrade, em virtude

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Datas	Ementas
			do decreto legislativo n. 1.040, de 9 de setembro de 1903, podendo prorogar os prazos para estudos, início e conclusão das obras, no mesmo contracto estipulados. (<i>Diario Official</i> de 12 de setembro de 1903.)
		1906 — 18 de abril . . .	Decreto n. 5.981 — Marca novo prazo para apresentação de estudos e altera as clausulas I, IV, XIX, XL e XLI do respectivo contracto. (<i>Diario Official</i> de 25 de abril de 1906.)
		1908 — 6 de abril . . .	Aviso n. 122 — Dispensa o concessionario desta estrada da multa estabelecida na clausula VII do decreto n. 5.187, de 5 de abril de 1904.
		1908 — 25 de junho. . .	Decreto n. 6.999 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1908.)
			* * *
18	Ferro Carril Carioca.	1904 — 23 de novembro	Aviso n. 728 — Approva a planta e os perfis do trecho entre Dous Irmãos e a rampa da Lagoinha, no prolongamento da linha.
		1906 — 14 de março . . .	Aviso n. 67 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da estrada, do kilometro 4 ao kilometro 7+40. (<i>Diario Official</i> de 15 de março de 1906.)
		1907 — 21 de fevereiro	Aviso n. 57 — Approva os estudos do prolongamento da Ferro-Carril Carioca, do kilometro 7+40 ao kilometro 10. (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 396 — Approva os estudos referentes ao prolongamento, no trecho de 5.200 ^m , comprehendido entre as estacas 1.300 e 1.820.
			* * *
19	Guaratinguetá a Paratymirim	1913 — 23 de outubro.	Decreto n. 2.809 — Autoriza conceder ao engenheiro Justin Norbert, ou á companhia que organizar, privilegio por sete annos para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre Guaratinguetá e Paratymirim. (<i>Diario Official</i> de 25 de outubro de 1913.)
			* * *
20	Goyaz	1906 — 28 de março . . .	Decreto n. 5.949 — Reconhece sob a denominação de «Companhia Estrada de Ferro de Goyaz» a antiga «Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins» para os fins do respectivo contracto. (<i>Diario Official</i> de 31 de março de 1906.)
		1907 — 27 de março . . .	Decreto n. 6.438 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação do respectivo traçado, nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904.
		1907 — 3 de outubro.	Aviso n. 331 — Approva os estudos de reconhecimento desde o trecho comprehendido entre Arcos e o rio S. Marcos, na fóz do rio Batalha, na extensão de 528.800 ^m , passando por Porto Real do S. Francisco, Bambui, Carmo do Paruahyba, Lagôa Formosa, Patos e Capellinha. (<i>Diario Official</i> de 4 de outubro de 1907.)
		1907 — 13 de novembro	Aviso n. 367 — Approva o traçado para o ramal que, partindo do kilometro 157, da linha principal, se dirija a Uberaba, passando por S. Jeronymo de Poções e Araxá. (<i>Diario Official</i> de 14 de novembro de 1907.)
		1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 395 — Approva as plantas e orçamentos de uma estação e um edificio para officina e abrigo do

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			material rodantè, no trecho de Formiga a Arcos, r duzida a despeza com a construcção da estação e Arcos a 16:5458945 e a da officina a 9:8138988. (<i>Diario Official</i> de 7 de dezembro de 1907.)
		1908 — 31 de janeiro.	Aviso n. 31 — Autoriza esta estrada a applicar, pro soriamente, no trecho de Formiga a Arcos, que se proximamente aberto ao trafego, as tarifas e <i>Instru</i> <i>ções Regulamentares</i> actualmente em vigor na l trada de Ferro Oeste de Minas.
		1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 61 — Indefere o requerimento em que é p dida dispensa da obrigação de apresentar, com estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros, plano geral da organização de cinco nucleos colonia
		1908 — 24 de abril . .	Portaria — Approvando o quadro e tabella de ven mentos do pessoal desta estrada para a extensão 150 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 30 de abril de 1908.)
		1908 — 29 de maio . .	Decreto n. 6.970 — Approva, com modificações, os tudos definitivos e respectivo orçamento do treco de 44 kilometros, a contar da estação de Arcos. (<i>Diario Official</i> de 13 de junho de 1908.)
		1908 — 4 de junho . .	Decreto n. 6.976 — Abre o credito de 300:000\$ pa realizar os estudos e construcção de uma linha ferri que do ponto mais conveniente desta estrada irá a Bello Horizonte e da que completa a ligação Estados do Rio de Janeiro e de Minas Geraes. (<i>Diario Official</i> 9 de junho de 1908.)
		1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.058 — Approva, com modificações, os estu definitivos e respectivo orçamento do trecho de kilometros e 750 metros, a contar do kilometro (<i>Diario Official</i> de 11 de agosto de 1908.)
		1908 — 10 de setembro	Aviso n. 312 — Confirma o telegramma passado ao legado do Thesouro em Londres, autorizando o p gamento de 124:309\$766 ao representante da co panhia concessionaria desta estrada.
		1909 — 2 de janeiro .	Despacho autorizando o deposito do capital correspo dente a mais 100 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 3 de janeiro de 1909.)
		1909 — 24 de junho. .	Decreto n. 7.442 — Approva as plantas e orçame das officinas desta estrada, em Formiga. (<i>Diario Official</i> de 6 de julho de 1909.)
		1909 — 24 de junho. .	Decreto n. 7.444 — Proroga por 12 mazes o prazo pa apresentação dos estudos de reconhecimento do mal que, partindo do ponto que convier, vá te parte navegavel do rio Tocantins. (<i>Diario Official</i> de 6 de julho de 1909.)
		1909 — 1 de julho. .	Decreto n. 7.449 — Approva as plantas e o orçame da ponte a construir sobre o corrego das Perdi ligando a estação de Porto Real ao arraial do mes nome. (<i>Diario Official</i> de 7 de julho de 1909.)
		1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.562 — Approva as clausulas para a visão do contracto. (<i>Diario Official</i> de 20 de outubro de 1909.)
		1910 — 22 de fevereiro	Aviso n. 26 — Autoriza encetar, desde logo, a c strucção da linha ferrea de Araguay a Catalão, gundo os estudos approvados pelo decreto n. 1. de 13 de julho de 1893, no trecho inicial, em taes estudos não soffreram modificações, deve submitter opportunamente á approvação do Gove a revisão da parte restante.

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1910 — 2 de março . .	Aviso n. — Approva as despesas da construção da estrada, referentes aos annos de 1905, 1906 e 1907, na importancia total de 993:299\$708, feita a deducção das quantias glosadas pela junta apuradora. (<i>Diario Official</i> de 3 de março de 1910.)
1910 — 22 de abril . .	Decreto n. 7.966 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 54,127 kilometros do ramal de Araguary a Catalão, desta estrada, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia total de 4.011:118\$244. (<i>Diario Official</i> de 29 de abril de 1910.)
1910 — 19 de maio . .	Aviso n. 58 — Approva definitivamente o trecho de Franklin Sampaio a Bambuhy, na extensão de 23 kilometros e bem assim o respectivo horario para o serviço de trafego.
1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.237 — Proroga o prazo de 10 mezes, fixado na clausula VI do contracto approved pelo decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, para apresentação dos estudos definitivos da linha de Araguary a Goyaz e do trecho de Bambuhy até o ponto de ligação com os da primeira linha. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1910.)
1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.272 — Approva os estudos definitivos do ramal de Uberaba desta Companhia, na extensão de 31.120 metros a partir de Uberaba, em direcção a S. Pedro de Alcantara, de accordo com as modificações e o respectivo orçamento na importancia de 3.621:485\$239. (<i>Diario Official</i> de 15 de outubro de 1910.)
1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.274 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 6.745:851\$857, para a construção do trecho de 48.300 metros entre os kilometros 126 e 174.300 da linha de Formiga a Goyaz. (<i>Diario Official</i> de 15 de outubro de 1910.)
1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.350 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 6.656:178\$891, do trecho da linha ferrea de Catalão a Ipamery, na extensão de 86.682 metros, que vae do kilometro 116, 348 a 197. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.)
1910 — 11 de novembro	Decreto n. 8.371 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 6.530:989\$745, do 2º trecho, com a variante de 8.229 metros, comprehendida entre as estacas 814 e 1.237 desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 17 de novembro de 1910.)
1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.387 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 11.542:370\$289, do trecho de 256 kilometros desta estrada, de Ipamery a Antas, comprehendido entre os kilometros 197 e 453, a partir de Araguary, de accordo com as modificações constantes das plantas e mais documentos. (<i>Diario Official</i> de 18 de novembro de 1910.)
1910 — 30 de novembro	Decreto n. 8.406 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os orçamentos na importancia total de 8.687:068\$304, da linha de Araguary a Catalão, com 62.191 metros, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 3 de dezembro de 1910.)
1911 — 23 de janeiro.	Portaria, approvando o novo quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para os diversos serviços desta estrada nas secções de Formiga a Catalão e Araguary a Goyaz. (<i>Diario Official</i> de 27 de janeiro de 1911.)

NUMERO
DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1911 — 28 de junho .	Decreto n. 8.805, — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da variante compreendida entre os kilometros 150+60 e 174+560 do trecho da linha-tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, já approved pelo decreto n. 8.27 de 6 de outubro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 2 de julho de 1911.)
1911 — 10 de julho .	Decreto n. 8.826 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, na extensão de 223 ^k , 60. (<i>Diario Official</i> de 13 de julho de 1911.)
1911 — 10 de julho .	Decreto n. 8.827 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco desta estrada, na extensão de 155 ^k , 738,30. (<i>Diario Official</i> de 13 de julho de 1911.)
1911 — 10 de julho .	Decreto n. 8.828 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos do ramal de Uberaba a S. Pedro de Alcantara, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 13 de julho de 1911.)
1911 — 2 de agosto .	Decreto n. 8.860 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco desta estrada, na extensão de 224 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 4 de agosto de 1911.)
1911 — 14 de setembro	Lei n. 2.438 — Abre o credito especial de 245:622\$811,00, ouro, para pagamento da garantia de juros devida á Companhia Estrada de Ferro de Goyaz até o fim do exercicio de 1910. (<i>Diario Official</i> de 19 e 20 de setembro de 1911)
1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.990 — Abre o credito especial de 245:622\$818,00, ouro, para pagamento da garantia de juros devida a esta Companhia, até o fim do exercicio de 1910. (<i>Diario Official</i> de 30 de setembro de 1911.)
1912 — 2 de fevereiro.	Aviso n. 12 A — Approva a tomada de contas desta estrada referentes ao 2º semestre de 1910.
1912 — 13 de março.	Decreto n. 9.437 — Approva os estudos definitivos da variante para collocação da estação inicial do ramal de Uberaba e orçamento 798:0:78142. (<i>Diario Official</i> de 17 de março de 1912.)
1912 — 25 de abril .	Aviso n. 61 — Approva a tomada de contas relativo ao 1º semestre de 1911 e recommenda que seja remetidos ao Ministerio o inventario minucioso dos documentos de despeza e os quadros estatísticos mencionados no art. 8º das instrucções de 2 de janeiro de 1897. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
1913 — 27 de setembro	Officio n. 1.134 — O inspector federal das Estradas communica ao Ministerio da Viação ter sido entregue ao trafego provisório o novo trecho de 37 ks. comprehendido entre Urubú e Samambaia. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1913.)
1913 — 15 de dezembro	Officio — E' entregue ao trafego provisório o trecho de 27.350 metros, entre Samambaia e S. Pedro Alcantara. (<i>Diario Official</i> de 16 de dezembro de 1913.)
21 Great Western	1898 — 21 de março . Decreto n. 2.850 — Contracta com o engenheiro Antonio de Sampaio Pires Ferreira o arrendamento da estrada de ferro Central de Pernambuco.

DE ORDEN

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1898 — 12 de abril . .	Contracto de arrendamento desta estrada.
1899 — 30 de outubro	Decreto n. 3.467 — Autoriza o contracto com a « Great Western of Brazil Railway Company » para concluir a estrada de ferro de Timbaúba ao Pilar.
1899 — 21 de novembro	Contracto entre o Governo e a « Great Western of Brazil Railway Company, Limited », para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Timbaúba ao Pilar e para trafegar esse trecho.
1899 — 18 de dezembro	Decreto n. 3.531 — Autoriza o contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para concluir o trecho de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba, e a trafegar esse trecho.
1900 — 22 de janeiro .	Contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba, e para trafegar esse trecho.
1901 — 21 de março . .	Decreto n. 3.962 — Approva a transferencia do contracto de arrendamento da Central de Pernambuco á firma social A. de S. Pires Ferreira & Comp.
1901 — 31 de julho . . .	Decreto n. 4.114 — Approva o contracto para o arrendamento das estradas de ferro Central de Alagôas e ramal de Viçosa, Conde d'Eu, Natal a Independencia, Paulo Afonso, Recife ao S. Francisco e Sul de Pernambuco á Comanhia « Great Western of Brazil Railway, Limited ».
1901 — 6 de agosto . . .	Contracto de arrendamento destas estradas.
1901 — 12 de agosto . .	Decreto n. 4.123 — Torna applicaveis ao ramal de Molungú á Alagôa Grande as tarifas actualmente em vigor na Estrada de Ferro Conde d'Eu.
1903 — 6 de janeiro . .	Decreto n. 4.738 — Abre o credito de £ 13.708-7-9 para pagamento em Londres aos liquidantes da Companhia Estrada de Ferro Central de Alagôas.
1904 — 26 de fevereiro.	Aviso n. 1 — Approva o horario apresentado pela companhia para servir na Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz e trecho de Independencia a Nova Cruz.
1904 — 26 de julho . . .	Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento das estradas que fazem parte da rêdo de Great Western.
1904 — 26 de julho . . .	Portaria approvando as condições regulamentares e tarifas para toda a rêdo.
1904 — 28 de julho . . .	Accordo para revisão dos contractos de arrendamento das estradas.
1904 17 de outubro . . .	Aviso n. 16 — Autoriza o assentamento de uma canalização de ferro para abastecimento de agua á estação de Maceió, na importancia de 19:356\$420.
1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 49 — Approva definitivamente o horario destinado aos trens de suburbios da Central de Pernambuco.
1905 — 18 de abril . . .	Decreto n. 5.521 — Approva os estudos definitivos para a mudança da bitola da estrada de ferro Recife ao S. Francisco, e fixa no maximo de £ 145.458-7-9 (ouro), e 495:321\$ (papel) a despeza feita.
1905 — 18 de abril . . .	Decreto n. 5.523 — Approva os estudos definitivos para a construcção da linha, de Itabayana a Campina Grande, fixando no maximo de £ 82.487-16-8 (ouro) e 3.980:340\$143 (papel) a totalidade dos orçamentos.
1905 — 23 de maio . . .	Decreto n. 5.535 — Incorpora a Estrada de Ferro do Ribeirão ao Bonito, no Estado de Pernambuco, á rêdo das estradas arrendadas á companhia.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 26 de junho . .	Aviso n. 191 — Declara approvados os orçamentos plantas de machinas, carros e vagões das linhas arrendadas, durante o anno passado, com excepção porém, da parte que se refere aos materiaes fornecidos ás estradas arrendadas anteriormente á vigencia do contracto de 26 de julho de 1904. (Diario Official de 26 de junho de 1905.)
		1905 — 24 de agosto . .	Aviso n. 244 — Approva os orçamentos, na importancia de 3:444\$ e 17, para a construção de um armazem e installação de um apparelho telegraphico, na parada do Rio Largo.
		1905 — 20 de setembro	Aviso n. 270 — Declara em vigor para a linha de Ribeirão ao Bonito as Condições Regulamentares e tarifas approvadas pela portaria de 26 de julho de 1904.
		1905 — 28 de novembro	Decreto n. 5.782 — Approva as plantas e orçamento para o estabelecimento de balaucas em diversas estações da linha de viação ferrea arrendada companhia. (Diario Official de 2 de dezembro de 1905.)
		1906 — 9 de janeiro . .	Decreto n. 5.837 — Approva a planta e orçamento de valor de 16:059\$ para a construção de uma estação na Penha. (Diario Official de 26 de janeiro de 1906.)
		1906 — 18 de junho . .	Aviso n. 4 — Autoriza a applicação das tarifas esportivas e de passageiros, approvadas pela portaria de 26 de julho de 1904, em vigor na Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, á Estrada de Ferro Ribeirão ao Bonito. (Diario Official de 19 de junho de 1906.)
		1906 — 28 de agosto . .	Decreto n. 6.123 — Approva os estudos e respectivo orçamento das obras de ligação das estradas ferro de Pernambuco e Recife ao S. Francisco. (Diario Official de 31 de agosto de 1906.)
		1906 — 28 de agosto . .	Decreto n. 6.125 — Autoriza a ratificação e rectificação dos termos da escriptura de transferencia da Estrada de Ferro Central de Pernambuco á «Great Western of Brazil Railway Company». (Diario Official de 30 de agosto de 1906.)
		1906 — 4 de setembro	Decreto n. 6.129 — Approva os estudos e respectivo orçamento das obras de ligação das estradas de Ferro Central de Pernambuco e Recife ao Igarapé do moinho.
		1907 — 10 de janeiro . .	Decreto n. 6.325 — Approva os novos estudos e orçamento, na importancia de £ 17.817-18-3 (ouro) 1.211:427\$210 (papel), para ligação da Central de Pernambuco á Estrada de Ferro do Recife do moinho. (Diario Official de 13 de janeiro de 1907.)
		1907 — 2 de julho . .	Aviso n. 8 — Esclarece o aviso n. 158, de 3 de maio de 1905, que declara pertencer inteiramente ao Governo o material que deixasse de ter applicação com a mudança da bitola da Estrada de Ferro de Recife ao S. Francisco, por entender a «Great Western» que tal material lhe pertencia dentro do prazo do arrendamento, uma vez que ella cumprisse a cláusula do contracto, correspondente á 16ª do decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904. A vista, porém do que expõe, fica a companhia autorizada a comprar na estrada a parte que fôr aproveitavel, e a venda do restante, sendo o producto deduzido do custo da mudança de bitola, no maximo fixado pelo decreto n. 5.521, de 18 de abril de 1905. (Diario Official de 3 de julho de 1907.)

DE
ORDEM

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1907 — 5 de julho . .	Aviso n. 9 — Approva o horario para trens de passageiros da Central de Pernambuco. (<i>Diario Official</i> de 6 de julho de 1907.)
1907 — 16 de outubro.	Aviso n. 26 — Approva o orçamento e planta das obras de augmento de estação de Viçosa, mediante a despesa maxima de £ 21-10-1 (ouro) e 15:548\$630 (papel), de conformidade com a 2ª parte da clausula XV do deer-to n. 5.257, de 26 de julho de 1907 e respectivo contracto. (<i>Diario Official</i> de 17 de outubro de 1907.)
1907 — 18 de novembro	Aviso n. 27 — Approva o projecto e orçamento de diversas modificações a fazer-se nos edificios das officinas de Jaboatão, na importancia de 921:033\$000. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1907.)
1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 10 — Approva o orçamento provavel, na importancia de 252:894\$ (papel) e £ 25.029-0-0 (ouro), de despesas a fazer-se com a substituição de trilhos na Central de Pernambuco, entre a estação Central e a de Victoria, na extensão de 50 kilometros e 800 metros, de conformidade com o aviso n. 2, de 16 de janeiro, e n. 6, de 14 de junho de 1907. (<i>Diario Official</i> de 14 de fevereiro de 1908.)
1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 12 — Declara que, de conformidade com a doutrina constante dos avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6 de 14 de junho de 1907, é approvedo o orçamento de £ 18.430-0-0 (ouro) e 176:332\$ (papel) para as despesas a fazer-se com a renovação dos trilhos na Central de Alagoas, entre Maceió e Loureuco de Albuquerque, na extensão de 35 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 11 de fevereiro de 1908.)
1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 13 — Defere o requerimento em que é pedida autorização para construir um desvio na estação de Branquinha, desta estrada, na importancia de £ 47-18-8 (ouro) e 663\$500 (papel). (<i>Diario Official</i> de 11 de fevereiro de 1908.)
1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 19 — Approva o horario para o ramal de Itabayana a Campina Grande. (<i>Diario Official</i> de 23 de fevereiro de 1908.)
1908 — 5 de março. .	Aviso n. 25 — Declara que, de conformidade com os avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6, de 14 de junho de 1907, é deferido o requerimento em que a «Great Western» pede autorização para renovar os trilhos entre Lourenço de Albuquerque e União, cuja despesa foi orçada em £ 7.742-19-4. (<i>Diario Official</i> de 6 de março de 1908.)
1908 — 26 de maio . .	Aviso n. 74 — Declara que o requerimento pe lindo autorização para realizar diversas obras fica deferido, apenas, na parte que se refere ás obras de assentamento das linhas na explanada de Areias, da rotunda e obras accessorias, do abastecimento de agua para a rotunda e caixa d'agua na explanada, do deposito para cleo, do abrigo para forragens e latrinas, sendo que devem ser levadas á conta do capital sómente as despesas realizadas dentro do limite do orçamento de £ 3.248-11-1 (ouro) e 209:276\$050 (papel). Declara mais que, si não puder ser evitada a demolição da casa que serve de residencia ao agente da estação de Areias, para o assentamento dos desvios projectados, ficará a companhia arrendataria obrigada a construir outra de identicas proporções e nas immediações da anterior, sem onus algum para o Estado. (<i>Diario Official</i> de 27 de maio de 1908.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADÁS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1908 — 7 de agosto . .	Aviso n. 99 — Defere o requerimento em que é solicitada a reconsideração do despacho que excluiu das obras a serem executadas em Areias o depósito para inflammáveis e o depósito geral do almoxarifado, e autoriza as alludidas construcções, approvando o respectivo orçamento na importancia de £ 292-15-3 (ouro) e 99:119\$090 (papel). (<i>Diario Official</i> de 8 de agosto de 1908.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.632 — Approva a revisão do contracto de arrendamento e construcção dos prolongamentos das estradas de ferro Conde d'Eu, na Parahyba do Norte, Central de Pernambuco e Central de Alagôas. (<i>Diario Official</i> de 27 e 28 de novembro de 1909.)
		1909 — 23 de novembro	Aviso n. 115 — Não approva a modificação do art. 6º nem quanto á letra B das tarifas especiaes: acceta, porém, o additamento ao art. 6º e a substituição ao art. 120, apenas sobre a elevação das taxas ás cargas que não transitam pela estrada de ferro Recife ao Limoeiro, nos termos seguintes : « a estrada cobrará pela utilização do cáes ou da ponte a taxa de \$100 por fracção indivisivel de 100 ki das mercadorias que tiverem de transportar pela ponte do cáes, com a minima de 1\$000 ». (<i>Diario Official</i> de 27 de novembro de 1909.)
		1909 — 24 de dezembro	Aviso n. 145 — Approva as modificações propostas nas tarifas desta estrada, e a vigorar em seus prolongamentos de Pesqueira a Flores, de 1 de fevereiro de 1910 em diante. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1909.)
		1910 — 19 de maio . .	Decreto n. 8.018 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 30 kilometros do prolongamento da estrada de ferro Conde d'Eu, de Independencia a Cuihy, no Estado da Parahyba, o bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 1.875:207\$8 (papel) e 25.992-15-5 (ouro). (<i>Diario Official</i> de 29 de maio de 1910.)
		1910 — 28 de julho . .	Decreto n. 8.122 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do primeiro trecho, comprehendido entre Pesqueira e Olho d'Agua dos Bredos, do prolongamento da Central de Pernambuco, de Pesqueira a Flores. (<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.354 — Approva com modificações os estudos e o respectivo orçamento, na importancia de 2.200:375\$400, do primeiro trecho de 45 kilometros do prolongamento de Viçosa a Palmeira do Indios, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.)
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.362 — Concede a «The Great Western of Brasil Railway Company» a construcção, exploração e gozo do prolongamento de Garanhuns a Bom Conselho, da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco.
		1910 — 11 de novembro	Aviso n. 127 — Approva o horario dos trens de passageiros da Estrada de Ferro Conde d'Eu, ficando, porém, estabelecido um trem directo por semana em Natal e Recife e vice-versa e fixado o prazo de um mes para entrar em execução o horario assim modificado.
		1911 — 17 de maio . .	Decreto n. 8.727 — Approva os estudos e orçamento para a reconstrucção dos trechos de Ribeirão Cortez, na Estrada de Ferro de Ribeirão ao Bonfim. (<i>Diario Official</i> de 20 de maio de 1911.)
		1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.228 — Autoriza a incorporação da linha principal da Companhia Geral de Melhoramentos

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
	Pernambuco, entre Ribeirão e Barreiros, na extensão de cerca de 56 kilometros, á rêde da Great Western. (<i>Diario Official</i> de 17 de fevereiro de 1912.)
1912 — 23 de março .	Aviso n. 31 — Rectifica o aviso n. 101, de 26 de agosto de 1910, na parte que diz respeito á redução de 8\$ para 6\$ do preço por metro quadrado de cobertura de zinco na plataforma da estação de Tigipió. (<i>Diario Official</i> de 24 de março de 1912.)
1912 — 18 de abril .	Aviso n. 47 — Approva a planta para construcção de um deposito de inflammaveis em Bezerros e orçamento de 1:357\$950, que será levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 20 de abril de 1912.)
1912 — 22 de abril .	Aviso n. 52 — Approva a planta para construcção do prolongamento da plataforma da estação de Maceió, e orçamento de 1:283\$ (papel), que será levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 24 de abril de 1912.)
1912 — 22 de abril .	Aviso n. 57 — Reconsidera o despacho contido no aviso n. 61, de 6 de maio de 1911, referente ao orçamento para reforço de curvas da Estrada de Ferro de Natal a Independencia, ficando approvada a despesa de £ 584-19-3, feita com o excesso de peso dos trilhos, que será levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 24 de abril de 1912.)
1912 — 24 de abril .	Aviso n. 59 — Autoriza a renovação dos trilhos na Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, entre Canhotinho e Garanhuns, sendo a despesa de £ 5.518-17-9 levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
1912 — 3 de junho .	Aviso n. 73 — Autoriza a inauguração definitiva do tráfego de um trecho no prolongamento de Pesqueira a Flores. (<i>Diario Official</i> de 4 de junho de 1912.)
1912 — 27 de junho .	Aviso n. 84 — Autoriza a construcção de um abrigo na parada S. Severino, com modificação no orçamento proposta de 1:350\$ e £ 7-7-5. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1912.)
1912 — 27 de julho .	Aviso n. 103 — Approva o orçamento para a construcção do calçamento das estações de Cachoeira, Gamelleira, Fernão Velho e Satuba e levantamento do muro da plataforma das duas ultimas, todas na Estrada de Ferro Central de Alagôas, na importancia de 4:309\$ (papel), despesa que será levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 23 de julho de 1912.)
1912 — 7 de agosto .	Aviso n. 109 — Autoriza a companhia proceder á renovação dos trilhos no trecho comprehendido entre as estações de Viçosa e Lourenço de Albuquerque, para os effeitos da clausula IV do contracto a que se refere o decreto 7.632, de 23 de outubro de 1909, e approva o orçamento no valor de £ 12.629-8-7, differença entre o preço dos trilhos a empregar, do peso de 65 libras, e os actuaes, que pesam 45 libras.
1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.794 — Approva os estudos definitivos e o orçamento de 5.497:435\$123 e £ 141.755-8-0, do segundo trecho, com a extensão de 120 ^k 651, do prolongamento de Independencia a Picuhy, da E. F. Conde d'Eu. (<i>Diario Official</i> de 11 de outubro de 1912.)
1912 — 10 de outubro .	Aviso n. 126 — Declara approvadas ás tomadas de contas dos dous semestres de 1910, relativas ás estradas arrendadas a esta companhia, não se justificando,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>diantre das clausulas dos seus contractos de 1904-1909, o protesto que faz no sentido de ser eliminada para o calculo do preço do arrendamento, a renda proveniente das linhas Recife ao S. Francisco e S. de Pernambuco, devendo ser a companhia intimada a entrar para os cofres federaes com a importância de 572:435\$698, differença entre a quota de arrendamento em 1910 e a parcella de 146:788\$167, já recolhida ao Thesouro, recolhimento que deve ser feito tendo-se em vista as condições indicadas na clausula XIV do contracto de 28 de julho de 1904. (<i>Diario Official</i> de 11 de outubro de 1912.)</p>
		1912 — 7 de dezembro	<p>Decreto n. 9.915 — Declara que, para o calculo das porcentagens devidas ao Governo pelas linhas arrendadas á <i>Great Western</i>, não será, em relação ao periodo de 19 de maio de 1910 a 19 de maio de 1912 applicada a clausula VIII do contracto autorizado pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 12 de outubro de 1912.)</p>
		1913 — 8 de janeiro	<p>Aviso n. 1 — Approva a tomada de contas referente ao anno de 1910, reconsiderando-se o primitivo despacho constante do aviso 126, de 10 de outubro de 1912, apenas para determinação do comprimento da linha em trafego, que deve ser determinado tomando-se a distancia real do centro da estação inicial ao centro da estação terminal, conforme determina o contracto approved pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 10 de janeiro de 1913.)</p>
		1913 — 19 de fevereiro	<p>Aviso n. 10 — Autoriza o accordo celebrado entre a Companhia e a Commissão de Saneamento do Recife para cessão de uma parte do terreno da estação central da E. F. Central de Pernambuco, ficando o accordo considerado como feito entre os Governos da União e de Pernambuco, e que todos os beneficios em troca de terrenos constituem direitos e propriedades da Republica, a cujo dominio deverão reverter, como bens incorporados ao arrendamento. (<i>Diario Official</i> de 21 de fevereiro de 1913.)</p>
		1913 — 12 de março	<p>Aviso n. 14 — Approva os projectos e orçamentos para o calçamento da area que circunda os armazens 4 e 5 da estação Central da E. F. Central de Pernambuco e alteração interna dos mesmos armazens, sendo quantias de 7:307\$ e 9:679\$ levadas á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 13 de março de 1913.)</p>
		1913 — 12 de março	<p>Aviso n. 2 — Concorde que seja feito em Bom Jardim da <i>Great Western</i>, o entroncamento da E. F. No de Alagoas, sob a condição que seja de 1^m,00 a tola desta ultima estrada. (<i>Diario Official</i> de 13 de março de 1913.)</p>
		1913 — 30 de maio	<p>Aviso n. 36 — Autoriza a reconstrução parcial da linha telegraphica de Palmares a Garanhuns, sendo a despeza até o maximo de £ 524-16-2, ou de 4:591\$, papel, ser levada á conta de custeio. (<i>Diario Official</i> de 6 de junho de 1913.)</p>
		1913 — 4 de junho	<p>Decreto n. 10.250 — Approva os estudos definitivos segundo trecho de 30 kilometros do prolongamento de Pesqueira a Flores, Central de Pernambuco, orçamento de 1.485:333\$985, papel, e £ 25.257-1^o ouro. (<i>Diario Official</i> de 18 de julho de 1913.)</p>
		1913 — 9 de junho	<p>Aviso n. — Autoriza a <i>Great Western</i> renovar as fixas chatas e os grampos typo 50 lbs., do ramo</p>

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
	Glicerio, empregando fixas angulares e grampos typo 65 lbs., devendo a despeza até o maximo de £ 689-9-0 e 834\$ ser levada á conta de custeio. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1913.)
1913 — 12 de junho .	Decreto n. 10.279 — Approva os estudos definitivos do segundo trecho de 32 kilometros e 881 metros do prolongamento de Viçosa a Palmeiras dos Indios, da E. F. Central de Alagoas, e orçamento de 3.699:863\$378 e £ 51.691-6-9. (<i>Diario Official</i> de 18 de julho de 1913.)
1913 — 9 de julho .	Aviso n. 85 — Approva o orçamento da modificação a fazer-se no serviço do abastecimento d'agua á estação de Victoria, da Central de Pernambuco, devendo a despeza até o maximo de 842\$ e £ 72-4-11 ser levada á conta do capital. (<i>Diario Official</i> de 10 de julho de 1913.)
1913 — 9 de julho .	Aviso n. 86 — Approva o projecto e orçamento para construção de um abrigo para passageiros na parada Poço, da E. F. Conde d'Eu, sendo a despeza de £ 3-19-2 e 531\$ levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 10 de julho de 1913.)
1913 — 23 de julho .	Decreto n. 10.352 — Modifica os orçamentos dos primeiros trechos dos prolongamentos das Estradas de Ferro Central de Pernambuco e Central de Alagoas.
1913 — 7 de agosto .	Aviso n. — Mantem o despacho em que é negada a inclusão em conta de capital de fixas e outros materiaes empregados na estação de Glycerio. (<i>Diario Official</i> de 8 de agosto de 1913.)
1913 — 11 de agosto .	Aviso n. 99 — Autoriza a companhia instalar telephones em divorsas secções da linha telegraphica, sendo a despeza até o maximo de £ 340-10-0 e 605\$ levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1913.)
1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 104 — Approva os novos horarios de diversos trens de passageiros na Central de Pernambuco, Recife ao S. Francisco, Conde d'Eu e prolongamento de Palmeira dos Indios a Pianhy. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1913.)
1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 105 — Approva os novos horarios de alguns trens mixtos da E. F. Sul de Pernambuco e ramal de Ribeirão a Barreiros. (<i>Diario Official</i> de 16 de agosto de 1913.)
1913 — 20 de agosto .	Aviso n. 114 — Attendendo ao que requereu a Great Western of Brazil Railway Company. Limited, e ao que informastes por officio n. 889, de 23 de julho ultimo, declaro-vos, para os fins convenientes, que fica aquella companhia autorizada a fazer as seguintes obras, devendo a despeza que fór effectivamente apurada com as comprehendidas nas letras a e b, ser levada á conta de capital, para os effectos da clausula IV do contracto celebrado em virtude do decreto n. 7.633, de 28 de outubro de 1909, e correr as demais á conta do custeio da estrada : a) uma nova linha telegraphica de Atalaia a Viçosa, na Estrada de Ferro Central de Alagoas, orçada em quatrocentos e trinta e oito libras esterlinas doze shillings e seis pence (£ 432-12-6) e quinhentos e setenta e dois mil réis (572\$) papel ; b) um novo desvio na estação de Lourenço de Albuquerque, da mesma estrada, orçado em cento e setenta e duas libras ouze shillings e dez pence (£ 172-14-10) e dois contos quatrocentos e oitenta mil e quinhentos réis (2:480\$300), papel ;

NÚMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, P. RTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

c) uma balança em Cabedello, orçada em trezentas e setenta e duas libras oito shillings e onze pence (£ 372-8-11) e setecentos e um mil e cincocentos e dois réis (701\$052), papel;

d) um plano inclinado para concerto de alvarengas ao serviço marítimo de Cabedello, orçado em cincoenta e duas libras cinco shillings e dez pence (£ 52-5-10) e oito contos duzentos e setenta e seis mil e doiscentos e setenta e seis réis (8:270\$), papel;

e) modificação nos desvios da estação de Nova Cruz, da Estrada de Ferro de Natal a Independência, orçada em cento e setenta e duas libras tres shillings e nove pence (172-3-9) e um conto setecentos e setenta e tres mil réis (1:773\$), papel;

f) comunicação telephonica entre o almoxarifado e a contadoria, na estação de Areias, orçada em noventa e tres libras sete shillings e onze pence (£ 93-7-11) e quatrocentos e dezoito mil réis (418\$), papel;

g) prolongamento de um desvio na estação de Abripiú, orçado em cincoenta libras, dois shillings e quatro pence (50-2-4) e quatrocentos e noventa e cinco mil réis (495\$), papel;

h) prolongamento de um desvio na estação de Segismundo Gonçalves, orçado em vinte e uma libra quatro shillings e um penny (£ 21-4-1) e trescentos e trinta e cinco mil e quinhentos réis (335\$500), papel;

i) iluminação da estação de Lagôa Grande, orçada em vinte e cinco libras, doze shillings e nove pence (£ 25-12-9) e oitocentos e cincoenta e cinco mil duzentos e cincoenta réis (835\$250), papel;

j) iluminação do molhe de Cabedello, orçado em trinta e quatro libras, quinze shillings e um penny (£ 34-15-1) e quinhentos e cincoenta e quatro mil e trescentos e trinta e tres réis (354\$), papel;

k) alterações nos desvios e armazem central da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, orçado em seis contos e vinte e nove mil réis (6:029\$);

l) prolongamento de desvios em Cabedello, orçado em duzentas e treze libras, dez shillings e dez pence (£ 213-10-10) e quatro contos oitocentos e setenta e oito mil réis (4:878\$), papel.

(*Diario Oficial* de 22 de agosto de 1913.)

1913 — 11 de novembro

Aviso n. 160 — Autoriza a construcção de um abripi para a balança da estação de Natal, na E. F. de Natal a Nova Cruz, devendo a despeza até o máximo de 2:462\$ ser levada á conta de capital.

(*Diario Oficial* de 13 de novembro de 1913.)

1913 — 19 de novembro

Aviso n. — Declarando que a installação de luz acetyleno na estação de Tigipiú e bem assim augmento da divisão do Mangue, da estação da Parahyba, podem ser executados levando-se a despeza á conta de custeio.

(*Diario Oficial* de 27 de novembro de 1913.)

1913 — 1 de dezembro

E' entregue provisoriamente ao trafego, em 24 de novembro ultimo, o trecho comprehendido entre o kilometro 15 e a estação da Boa Vista, na extensão de 9,343 kilometros, no prolongamento de Itamatal da E. F. Conde d'Eu.

(*Diario Oficial* de 3 de dezembro de 1913.)

22

Leopoldina Railway

1900 — 1 de outubro

Decreto n. 3.785 — Approva as condições regulamentares e tarifas da rede fluminense da « The Leopoldina Railway Company, Limited ».

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1901 — 29 de abril .	Decreto n. 4.007 — Torna extensivas ás Estradas de Ferro de Carangola e de Santo Eduardo ao Cachoeiro do Itapemirim as tarifas e condições regulares, approvadas pelo decreto n. 3.785, de 4 de outubro de 1900.
		1904 — 1 de março .	Aviso n. 177 A — Approva definitivamente o horario da Estrada de Ferro do Norte.
		1904 — 1 de setembro.	Aviso n. 623 — Approva, com modificação, o horario dos trens de passageiros da Estrada de Ferro do Norte.
		1905 — 30 de junho .	Aviso n. 183 — Autoriza fazer mais um abatimento de 40 % na tarifa para o transporte de café nas estações de S. Felipe e Muniz Freire, da linha de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, a que se referem os avisos ns. 136, de 21 de agosto de 1902, e 167, de 22 de setembro de 1903.
		1905 — 4 de julho .	Decreto n. 5.585 — Approva a redução na tarifa de transporte de passageiros nas linhas da rede fluminense e Estrada de Ferro do Norte. Artigo unico. Fica approvada a redução proposta pela companhia nas tarifas approvadas pelos decretos ns. 3.785, de 4 de outubro de 1900, e 4.007, de 29 de abril de 1901, vigorando d'ora avante as seguintes taxas : Por passageiro e por kilometro : 1ª classe — Até 200 kilometros 85 réis ; além de 200 kilometros 65 réis ; 2ª classe — Até 200 kilometros 55 réis ; além de 200 kilometros 45 réis. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1905.)
		1905 — 17 de outubro.	Decreto n. 5.731 — Autoriza a companhia estabelecer a ligação das Estradas de Ferro de Carangola e Macahé e Campos. (<i>Diario Official</i> de 22 de outubro de 1905.)
		1906 — 20 de março .	Decreto n. 5.933 — Approva as plantas para construção de novas estações e outras obras, na Estrada de Ferro do Norte. (<i>Diario Official</i> de 27 de março de 1906.)
		1906 — 22 de maio .	Decreto n. 6.039 — Approva os estudos definitivos e mais planos para a ligação das Estradas de Ferro de Carangola á de Macahé e Campos. (<i>Diario Official</i> de 26 de maio de 1906.)
		1906 — 7 de agosto .	Decreto n. 6.098 — Declara sem effeito o art. 254 das instrucções regulamentares em vigor na « Leopoldina Railway Company, Limited ». (<i>Diario Official</i> de 11 de agosto de 1900.)
		1906 — 27 de agosto .	Aviso n. 238 — Approva os horarios das linhas de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, Carangola e seus ramaes.
		1907 — 20 de abril .	Decreto n. 6.456 — Approva o plano do viação ferrea, realizando a ligação dos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e Espirito Santo, e marca o prazo improrogavel de dois annos para conclusão dos respectivos trabalhos. (<i>Diario Official</i> 23 de junho de 1907.)
		1907 — 19 de novembro	Aviso n. 374 — Autoriza fazer o abatimento sobre os preços estabelecidos pelo decreto n. 4.007, de 29 de abril de 1901, nos despachos de mercadorias indicados sobre letra a, quando expedidos desta capital ou de Nietheroy, directamente para as estações da Estrada de Ferro de Carangola, até que se faça a revisão de que trata o § 3º da clausula III do decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905. (<i>Diario Official</i> de 20 de novembro de 1907.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 — 21 de novembro	Decreto n. 6.746 — Proroga por 60 dias o prazo fixa pelo decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905, pa conclusão das obras de ligação da Estrada de Fer de Carangola á de Macahé e Campos. (<i>Diario Official</i> de 24 de novembro de 1907.)
		1907 — 27 de dezembro	Aviso n. 432 — Approva a plauta apresentada pela «Lc poldina Railway», para ligação da linha férrea « The Caravellas Company », de Cachoeiro ao Al gre e Castello, para fazer parte do ramal a que refere a 2ª parte da clausula III do decreto 6.49 de 20 de abril do corrente anno, incorporando-a rède geral da referida companhia, nos termos clausula IV do mesmo decreto. Approva, outrosi a suppressão da estação de Cachoeiro, da Car vellas, cujo serviço passará a ser feito pela estaç de Muniz Freire.
		1908 — 26 de janeiro.	Decreto n. 6.827 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento na importancia de 6.303:274\$2 do trecho de 30 kilometros, a partir da estação Muniz Freire em direcção a Mathilde, para ligaç da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo com a Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim. (<i>Diario Official</i> de 4 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 23 de abril.	Decreto n. 6.931 — Approva os estudos definitivos e o çamento na importancia de 2.825:628\$404, do tcho de 22 kilometros da linha para ligação das estradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, em substituiç aos anteriormente approvados. (<i>Diario Official</i> de 29 de abril de 1908.)
		1908 — 2 de julio . .	Decreto n. 7.004 — Approva, com modificações, os tudos definitivos e o respectivo orçamento do timo trecho de 59 kilometros e 620 metros da lin de ligação das estradas de ferro Sul do Espir Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. (<i>Diario Official</i> de 21 de julio de 1908.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 365 — Autoriza o pagamento de 46:296\$ juros de 6 % sobre o capital de 1.543:200\$, gara tidos ao prolongamento da Estrada de Ferro Bar de Araruama. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 366 — Autoriza o pagamento de 35:904\$1 de juros de 6 % de garantia da Estrada de Fer Central de Macahé. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 367 — Autoriza o pagamento de 83:907\$ juros garantidos á Estrada de Ferro de Sa Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 6 de maio. .	Decreto n. 7.396 — Approva com modificações os est dos definitivos e o orçamento do trecho de 98 ki metros e 20 metros, ligando a estação de Alegre, Estrada de Ferro de Caravellas, no Estado do Es rito Santo, ao kilometro 39 da linha de Santa Lu a Manhuassú, no Estado de Minas. (<i>Diario Official</i> de 20 de maio de 1909.)
		1909 — 29 de julho. .	Decreto n. 7.479 — Concede á Companhia priviley para prolongar a sua linha até o porto do Rio Janeiro e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 10 de agosto de 1909.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.631 — Approva as plantas e o orçamento de 476:811\$850 da nova estação de Nitheroy, pa passageiros, bagagens e encomendas, de conf

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, BONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
	<p>midade com o decreto n. 7.479, de 29 de julho ultimo. (<i>Diario Official</i> de 10 de novembro de 1909.)</p>
1910 -- 10 de março .	<p>Decreto n. 7.891 — Approva os estudos definitivos do ramal de Capivary a Cabo Frio, a que se refere o decreto n. 7.479, de 9 de julho de 1909, com as modificações feitas nas plantas e a redução de 275:296\$549 no orçamento apresentado. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1910.)</p>
1910 — 10 de março .	<p>Decreto n. 7.895 — Autoriza o emprego da tracção electrica na linha do norte e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 10 de abril de 1910.)</p>
1910 — 17 de março .	<p>Decreto n. 7.905 — Approva os estudos definitivos para o prolongamento da linha do Norte até o caes do porto do Rio de Janeiro, com a travessia elevada sobre o canal do Mangue, para a construcção da estação inicial e suas dependencias à margem direita do mesmo canal; e bem assim da duplicação do trecho comprehendido entre o caes e a estação de Merity e outros serviços, a que se referem as clausulas II e III do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1910.)</p>
1910 — 22 de abril .	<p>Decreto n. 7.965 — Approva o projecto e mais documentos apresentados pela Companhia para a construcção das installações e armazens na ilha da Conceição, junto á estação de Sant'Anna de Maruhy, em Nietheroy, e da ponte que deve estabelecer a ligação da sua linha ferrea com aquella ilha. (<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1910.)</p>
1910 — 13 de junho .	<p>Aviso n. 263 — Manda notificar a Companhia para que apresente com urgencia proposta de novas tarifas. (<i>Diario Official</i> de 18 de junho de 1910.)</p>
1910 — 15 de julho .	<p>Aviso n. — Approva a base proposta, de 8,3 réis por 10 kilos por kilometro, correspondente ao quociente de 640 réis por 77 kilometros, distancia comprehendida entre S. Francisco Xavier e Petropolis, para as taxas de bagagem cobradas na linha do Norte, á vista do augmento de mais de 3 ⁸/₅ na extensão em trafego daquella linha. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1910.)</p>
1910 — 31 de agosto .	<p>Aviso n. 417 — Autoriza a Companhia a adoptar provisoriamente, no trecho de Mathilde a Muniz Freire, as tarifas da Estrada de Ferro Carangola, comtante que a differenciação se applique ao percurso total nas estradas de ferro Carangola Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim e Sul do Espirito Santo, sem que sejam considerados zeros os pontos do entroncamento das referidas estradas. (<i>Diario Official</i> de 10 de setembro de 1910.)</p>
1910 — 29 de setembro	<p>Aviso n. — Concede prorogação de prazo por mais 12 mezes á Companhia para a conclusão da estação inicial da linha do Norte. (<i>Diario Official</i> de 30 de setembro de 1910.)</p>
1910 — 27 de outubro .	<p>Decreto n. 8.325 — Autoriza a construcção da ligação da estação Manoel de Moraes, do prolongamento da linha Barão de Araruama, com a estação de Macuco da linha de Cantagallo. (<i>Diario Official</i> de 4 de janeiro de 1911.)</p>
1910 — 8 de novembro	<p>Decreto n. 8.331 — Approva os estudos e orçamento, na importancia total de 633:634\$100, de uma variante entre os kilometros 20,367 e 29,676 desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 13 de novembro de 1910.)</p>

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1910 — 17 de dezembro	Aviso n. 146 — Approva o horario apresentado pela Companhia para o ramal de Sumidouro.
1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.102 — Declara caduca a concessão do prolongamento da Estrada de Ferro do Norte até o Porto das Caixas, feita pelo decreto n. 9. 986, de 18 de julho de 1888. (<i>Diario Official</i> de 17 de novembro de 1911.)
1912 — 4 de janeiro .	Aviso n. 20 — Autoriza a construcção de um desvio no kilometro 34 da Central de Macahé e modificação de horario dos trens desta linha entre Mundéo e Glicerio. (<i>Diario Official</i> de 6 de janeiro de 1912.)
1912 — 18 de março..	Aviso n. 20 — Mantem a denominação de Cachoeiro de Itapemirim á estação existente nesta localidade. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1912.)
1912 — 7 de agosto..	Decreto n. 9.710 — Proroga por mais um anno o prazo estipulado na clausula VII do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909, para o inicio da construcção da linha de Capivary a Cabo Frio. (<i>Diario Official</i> de 13 de agosto de 1912.)
1912—28 de novembro	Aviso n. 139 — Approva o acto pelo qual foi intimada esta Companhia a adoptar na Estrada de Ferro de Caravellas, incorporada como ramal na Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, as tarifas em vigor nesta ultima, approvadas pelo aviso n. 417, de 31 de agosto de 1910, ficando mantido a tarifa actual para o café sómente no trafego local, sob a condição de poder o Governo em qualquer tempo, quando julgar conveniente, tornar sem effeito a concessão de que se trata.
1912—30 de dezembro	Aviso n. 149 — Declara, para os devidos effeitos, que ficam approvadas as tomadas de contas da renda bruta da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, trecho de Victoria ao Cachoeiro de Itapemirim, relativas ao 2º semestre de 1910 e 1º semestre de 1911, de que tratam os officios dessa repartição, ns. 1.648, de 11 de outubro de 1911 e 1.931, de 10 de outubro do corrente anno. Fica, deste modo, fixada em 156:743\$520 a renda bruta do 2º semestre de 1910 e em 199:973\$877 a do outro semestre; computada em uma e em outra a renda de 29\$760, correspondente á kilometragem da linha, de um carro restaurant arrendado pela Companhia « Leopoldina Railway » e que acompanha o rapido nas viagens de Campos á Victoria e vice-versa, e incluidas tambem as passagens gratuitas e abatimentos feitos em contas dos governos estaduaes sem autorização do Governo Federal. Declara, outrosim, que da acta de cada tomada de contas devera constar a importancia total da isenção de direitos, inclusive os de expediente, concedidos á Companhia no semestre respectivo, em virtude da clausula VIII do contracto a que se refere o decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907, cumprindo á Companhia exhibir a necessaria certidão; o que tambem devera ser exigido em relação ás isenções já gosadas a contar da data da aquisição da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, afim de constar da acta da primeira tomada de contas a que se proceder. Importa, além disto, que nas tomadas de contas da linha de que se trata sejam consideradas partes integrantes da renda bruta a quota-parte do valor das passagens e fretes de mercadorias e encomendas, que de outras linhas acudam para ella e vice-versa, proporcionalmente á kilometragem no citado trecho. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1912.)

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

1913 — 21 de janeiro.	Portaria — Resolve autorizar as seguintes reduções nas linhas sujeitas á fiscalização federal : de 25 % no frete do material destinado á construção de cercas, quando despachado desta capital, de Nictheroy, e de Victoria para o interior, constante de arame farpado ou liso, postes e varilhas de ferro e pregos para segurar o arame ; e de 50 % no frete dos despachos de flores naturaes, effectuados como encomendas. (<i>Diario Official</i> de 7 de fevereiro de 1913.)
1913 — 20 de agosto..	Aviso n. 112 — Reduz de 30 para 20 o frete por tonelada de café expedido da estação de Araguaya, da E. F. Sul do Espirito Santo, procedente de mais de 30 kilometros desta estação e destinada á cidade de Victoria. (<i>Diario Official</i> de 22 de agosto de 1913.)
1913 — 22 de agosto..	Aviso n. 121 — E' autorizada a Companhia a construir e reconstruir diversas obras definitivas na E. de F. Barão de Araruama, em substituição de outras damnificadas pelas enchentes, devendo a despeza até o maximo de 41:814\$293 ser levada á conta do custeio. (<i>Diario Official</i> de 26 de agosto de 1913.)
1913 — 23 de agosto .	Aviso n. 125 — Autoriza a transferencia do alcool, actualmente classificado nas tarifas 5 e 7, em vigor nas linhas federaes da Companhia, conforme é importado e exp rtado, para a tarifa 8, indistinctamente, e com o maximo de 60\$ por tonelada. (<i>Diario Official</i> de 27 de agosto de 1913.)
1913 — 11 de setembro	Aviso 134 — Approva a tomada de contas do 2º semestre de 1911, da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, trecho de Victoria ao Cachoeiro de Itapémirim. (<i>Diario Official</i> de 12 de setembro de 1913.)
1913 — 30 de setembro	Aviso n. 144 — Autoriza a Companhia adoptar para o transporte de phosphoros nas suas linhas federaes, as tarifas em vigor nas linhas mineiras e fluminenses, conforme o territorio em que estejam aquellas situadas. (<i>Diario Official</i> de 1 de outubro de 1913.)
1913 — 8 de outubro.	Decreto n. 10.474 — Autoriza a modificação no traçado da E. de F. Sul do Espirito Santo, nos kilometros 484 + 600, 486 + 200 e 493 + 800. (<i>Diario Official</i> de 31 de outubro de 1913)
1913 — 24 de outubro.	Aviso n. 156 — Autoriza a redução de 30 % nas taxas das tarifas de madeiras apparelhadas a transportar para a cidade de Victoria, pela E. F. Sul do E. Santo e ramal de Algre, com a condição, porém, de igual redução ser feita para o ramal do Castello. (<i>Diario Official</i> de 26 de outubro de 1913.)
1913 — 24 de outubro	Aviso n. 157 — Autoriza a companhia estender á parada do Engano, na E. F. Sul do Espirito Santo, a taxa de 30\$ por tonelada, ora em vigor na estação de Mathilde, para o café destinado á Victoria. (<i>Diario Official</i> de 26 de outubro de 1913.)
1913 — 5 de dezembro	Aviso n. 172 — Autoriza a Companhia reduzir as bases que vigoram nas linhas federaes da sua rede para o transporte de animaes pequenos, adoptando novas taxas por cabeça e por kilometro, que estabelece. (<i>Diario Official</i> de 6 de dezembro de 1913.)
1913 — 11 de dezembro	Decreto n. 10.604 — Autoriza substituir por vão fixo o vão móvel da ponte sobre o Iguassú, comprehendida nos estudos approvados pelo decreto n. 8.351, de 8 de novembro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 13 de dezembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEN	DE IGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 27 de dezembro	Officio n. 180 — Recommenda as necessarias providencias no sentido de ser activado o processo de revisão das tarifas da Companhia, tendo-se em vista o projecto apresentado pela commissão para tal fim constituída. (<i>Diario Official</i> de 30 de dezembro de 1913.)
23	Madeira — Mamoré	1906 — 7 de agosto. .	Decreto n. 6.103 — Autoriza o contracto da construcção da estrada. (<i>Diario Official</i> de 16 de agosto de 1906.)
		1907 — 8 de agosto. .	Decreto n. 6.597 — Declara isentos de direitos de importação os materiaes necessarios á construcção da estrada. (<i>Diario Official</i> de 10 de agosto de 1907.)
		1907 — 28 de dezembro	Decreto n. 6.755 — Concede autorização para funcionar na Republica á «Madeira Mamoré Railway Company».
		1908 — 16 de janeiro .	Aviso n. 2 — Approva a preferencia dada a Porto Velho para inicio das obras da estrada. (<i>Diario Official</i> de 18 de janeiro de 1908.)
		1908 — 18 de janeiro .	Aviso n. 3 — Recommenda ao chefe da commissão fiscal que providencie no sentido de ser reservada uma faixa de 200 metros de largura, nos dois primeiros kilometros da linha estudada, a partir de Porto Velho, destinada ás respectivas obras e seu futuro desenvolvimento. (<i>Diario Official</i> de 21 de janeiro de 1908.)
		1908 — 30 de janeiro.	Decreto n. 6.838 — Autoriza a transferencia do contracto celebrado, em 14 de novembro de 1906, com o engenheiro Joaquim Catramby, para a construcção desta estrada, á «Madeira Mamoré Railway Company».
		1908 — 9 de março. .	Aviso n. 26 — Approva o typo de trilhos que terá de ser adoptado, pesando 25 kilogrammas por metro corrente. (<i>Diario Official</i> de 10 de março de 1908.)
		1909 — 4 de fevereiro.	Decreto n. 7.314 — Autoriza o Ministerio da Fazenda a emitir apolices de 5 % de juros, até 20.000:000 para pagamento das obras da Madeira a Mamoré, Sobral e outras linhas, que servem á ligação gerada pelos Estados. (<i>Diario Official</i> de 13 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 11 de fevereiro	Decreto n. 7.327 — Abre o credito de 1.000:000\$ para pagamento da quantia correspondente á medição provisoria dos materiaes recebidos do estrangeiro até 31 de agosto de 1908. (<i>Diario Official</i> de 14 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 25 de fevereiro	Decreto n. 7.344 — Autoriza contractar com a Companhia Madeira Mamoré Railway, cessionaria do contracto de construcção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, o arrendamento da mesma estrada de ferro. (<i>Diario Official</i> de 25 de março de 1909.)
		1909 — 17 de abril. .	Despacho ao requerimento, propondo-se a fazer a instalação, por conta da União, do telegrapho sem fio entre Manaus e Porto Velho — Deferido, medianamente as garantias quanto ao bom funcionamento da instalação, cabendo, porém, á Repartição dos Telegraphos a manutenção do serviço e correndo por conta da companhia o deficit resultante do respectivo custeio. A indemnização das despezas resultantes da instalação e do custeio das estações ser

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
	<p>feita de acóordo com o regimen estabelecido nos contractos de construcção e arrendamento da estrada. (<i>Diario Official</i> de 20 de abril de 1909.)</p>
1909 — 3 de junho . .	<p>Decreto n. 7.433 — Concede autorização á «Madeira Mamoré Railway Company» para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1909.)</p>
1909 — 2 de setembro.	<p>Decreto n. 7.535 — Abre o credito de 1.000:000\$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, neste anno, por esta estrada. (<i>Diario Official</i> de 10 de setembro de 1909.)</p>
1910 — 15 de junho .	<p>Portaria — Approva, provisoriamente, para os transportes nesta estrada, as bases de tarifas constantes da tabella, que a esta acompanha, ficando reservado ao Governo o direito de as modificar posteriormente, conforme convier. (<i>Diario Official</i> de 18 de junho de 1910.)</p>
1910 — 4 de agosto . .	<p>Decreto n. 8.137 — Concede autorização á Companhia para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 13 de agosto de 1910.)</p>
1910 — 8 de novembro	<p>Decreto n. 8.347 — Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murinho e Villa Bella, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.)</p>
1911 — 7 de junho . .	<p>Decreto n. 8.776 — Declara de utilidade publica, para o fim da desapropriação, os terrenos necessarios á construcção da estrada. (<i>Diario Official</i> de 9 de junho de 1911.)</p>
1911 — 26 de julho . .	<p>Decreto n. 8.838 — Abre o credito de 1.000:000\$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, na corrente anno, por esta estrada. (<i>Diario Official</i> de 29 de julho de 1911.)</p>
1911 — 24 de agosto .	<p>Portaria approvando as instrucções que baixam para a Comissão de fiscalização extraordinaria dos trabalhos de construcção desta estrada e apuração de contas de diversos serviços accessorios para a mesma construcção. (<i>Diario Official</i> de 27 de agosto de 1911.)</p>
1911 — 18 de dezembro	<p>Relatorio dos trabalhos de fiscalização extraordinaria desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 7 e 23 de fevereiro de 1912.)</p>
1911 — 30 de dezembro	<p>Relatorio apresentado pelo engenheiro F. N. Eubanck da Camara. (<i>Diario Official</i> de 29 de fevereiro de 1912.)</p>
1912 — 22 de abril . .	<p>Aviso n. 54 — Autoriza a importação de seis vãos de ponte de treliça, necessarios aos trabalhos da estrada. (<i>Diario Official</i> de 24 de abril de 1912.)</p>
1912 — 7 de junho . .	<p>Decreto n. 2.579 — Approva o protocollo celebrado com o governo da Bolivia em 14 de novembro de 1910 e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 8 de junho de 1912.)</p>
1912 — 29 de julho . .	<p>Aviso n. 105 — Autoriza a inauguração do trafego provisorio entre Abunã e Guajarã-mirim. (<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1912.)</p>
1912 — 31 de julho . .	<p>Aviso n. 108 — Autoriza a importação do material que discrimina. (<i>Diario Official</i> de 3 de agosto de 1912.)</p>
1913 —	<p>Officio n. 21 — Autoriza modificação nas tabellas 5 e 5 A das tarifas em vigor e fazer-se uma revisão geral para facilidade dos transportes. (<i>Diario Official</i> de 26 de fevereiro de 1913.)</p>

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 3 de abril . .	Aviso n. 18 — Autoriza o recebimento das estações radiotelegraphicas de Manãos e Porto Velho, devendo ser apurado e pago o seu custo real. (<i>Diario Official</i> de 4 de abril de 1913.)
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.208 — Approva as plantas e orçamentos para a construção de dois armazens de aço em Porto Velho. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1913.)
		1913 — 22 de julho . .	Aviso — Reconsiderando o despacho em que é negada a autorização para importar dois carros automoveis. (<i>Diario Official</i> de 29 de julho de 1913.)
		1913 — 6 de agosto . .	Decreto n. 10.379 — Approva o projecto e orçamento de 263:849\$500 para construção de casas para turno de conservação. (<i>Diario Official</i> de 13 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto . .	Aviso n. 107 — Declara, em additamento ao aviso n. 5 de 17 de maio de 1910, que deve ser incluída e a folha de medições a importância de 632:817\$40 correspondente a 2.751 ^m 2,38 de excesso verificado entre a area realmente occupada pela officina de Porto Velho e a que já foi reconhecida e paga. (<i>Diario Official</i> de 16 de agosto de 1913.)
24	Maricá (Prolongamento) . . .	1910 — 7 de abril . . .	Decreto n. 7.942 — Autoriza o contracto com a Companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo, concessionaria desta estrada, para prolongar sua linha ferrea até a margem da lagôa de Araruama, no Estado do Rio. (<i>Diario Official</i> de 7 de junho de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.348 — Approva os estados definitivos e orçamentos, das importancias de 993:537\$762 e 1.465:835\$626, respectivamente, das 1 ^a e 2 ^a secções do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá de Nilo Peçanha á Villa de Iguaba Grande, á margem da lagôa de Araruama, na extensão total de 64,186 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.)
		1911 — 12 de abril . .	Decreto n. 8.673 — Autoriza a transferencia ao engenheiro José Mattoso Sampaio Correia, ou á companhia que organizar, do contracto para a construção e arrendamento do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande. (<i>Diario Official</i> de 20 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de julho . .	Decreto n. 8.831 — Concede a autorização á «Compagnie Générale des Chéminins de Fer des Etats Unis du Brésil» para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1911.)
		1913 — 1 de março . .	Aviso — E' concedida a prorrogação de prazo por quatro mezes, e não seis, conforme pede a Companhia, para a conclusão das obras do prolongamento da estrada. (<i>Diario Official</i> de 4 de março de 1913.)
		1913 — 19 de março . .	Decreto n. 10.132 — Proroga até 7 de maio de 1913 o prazo a que se refere o n. 3 da clausula VII do contracto approved pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910. (<i>Diario Official</i> de 27 de março de 1913.)
		1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 28 — Autoriza a Companhia a empregar na construção das obras d'arte a fazerem-se no trecho de Nilo Peçanha a Iguaba Grande, alvenaria ordinaria convenientemente argamassada, em substituição do cimento ou concreto armado, sendo adoptada para typos das obras os approved para a E. Central do Rio Grande do Norte. (<i>Diario Official</i> de 17 de abril de 1913.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 6 de maio. . .	Aviso n. 42 — Autoriza o trafego provisório do primeiro trecho da linha ferrea da concessão federal, de Nilo Peçanha a Tinguy, e marca o prazo de 90 dias para a companhia apresentar novas bases de tarifas em substituição das approvadas provisoriamente. (<i>Diario Official</i> de 9 de maio de 1913.)
		1913 — 25 de junho. .	Decreto n. 10.294 — Proroga até 7 de setembro de 1913 o prazo a que se refere o n. 3 da clausula VII do contracto autorizado pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910. (<i>Diario Official</i> de 4 de julho de 1913.)
		1913 — 29 de outubro.	Decreto n. 10.330 — Proroga até 7 de dezembro de 1913 o prazo fixado para a conclusão do prolongamento da E. F. de Maricá. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1913.)
		1913 — 13 de dezembro	Aviso n. 174 — Autoriza a Companhia entregar ao trafego publico a terceira de suas estações, sita no kilometro 50 do prolongamento da E. F. Maricá, que tomará o nome de Araruama, e approva, provisoriamente, o respectivo horario. (<i>Diario Official</i> de 17 de dezembro de 1913.)
		1913 — 17 de dezembro	Decreto n. 10.614 — Approva o projecto de duas variantes da linha do prolongamento da E. F. Maricá, entre as estacas 1.930 da 1ª secção e 574 da 2ª, e entre as estacas de locação ns. 3.015 e 3.234 mais 8,80 (<i>Diario Official</i> de 30 de dezembro de 1913.)
		1913 — 29 de dezembro	Aviso n. 180 — Multa em 1:000\$ a Companhia por ter, sem prévia autorização, construido as duas variantes de que trata o decreto n. 10.614, de 17 de dezembro de 1913, cumprindo apurar si a culpa cabe á fiscalização do districto por haver concordado ou consentido no abuso. (<i>Diario Official</i> de 30 de dezembro de 1913.)
25	Mogyana.	1895 — 6 de setembro	Decreto n. 2.087 — Approva, provisoriamente, as instrucções regulamentares e tarifas para vigorarem nas linhas do Ribeirão Preto a Catalão e ramal de Poços de Caldas.
		1900 — 3) de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1900 — 17 de outubro.	Decreto n. 3.811 — Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula terceira do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para conclusão das obras do prolongamento a Santos.
		1904 — 4 de setembro.	Aviso n. 630 — Autoriza adoptar, no art. 28 do regulamento para o serviço telegraphico das linhas de Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas, as disposições constantes do aviso n. 131, de 27 de novembro de 1895.
		1904 — 23 de novembro	Aviso n. 731 — Faz cessar as tomadas de contas por ter terminado em 30 de junho de 1904 o prazo de 20 annos fixado pelo decreto n. 8.888, de 17 de fevereiro de 1883, para o goso da concessão de garantia de juros ás linhas do Rio Grande e Caldas.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy.
		1905 — 2 de maio. . .	Aviso n. 110 — Approva o abatimento de 25 %, nos fretes da tabella 14 das tarifas, para o transporte de canna de assucar, despachada em qualquer das estações com destino a engenhos centraes.

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1906 — 18 de junho. . .	<p>Aviso n. 159 — Autoriza fazer as seguintes alterações nas tarifas das linhas fiscalizadas pela União, a saber:</p> <p>O frete do caroço de algodão será cobrado pela tabella 14, com o abatimento de 25 %.</p> <p>Na linha de Jaguára a Araguay ficam applicados os seguintes preços para a tabella 2 A :</p> <table border="0" style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>De 0 a 200 kilometros.</td> <td>200 réis</td> </tr> <tr> <td>» 201 » 300 »</td> <td>180 »</td> </tr> <tr> <td>» 301 em diante.</td> <td>140 »</td> </tr> </table> <p>O melao de assucar, quando em sua primeira saída das fabricas, deverá ser classificado na tabella das tarifas em vigor.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1906.)</p>	De 0 a 200 kilometros.	200 réis	» 201 » 300 »	180 »	» 301 em diante.	140 »
De 0 a 200 kilometros.	200 réis						
» 201 » 300 »	180 »						
» 301 em diante.	140 »						
1907 — 30 de abril. . .	<p>Portaria — Approva as alterações das tarifas nas linhas do Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguay.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1907.)</p>						
1907 — 23 de maio. . .	<p>Portaria — Modifica as tarifas em vigor nas linhas do Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguay.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 29 de maio de 1907.)</p>						
1907 — 10 de junho. . .	<p>Portaria considerando sem effeito a 3ª das bases das alterações das tarifas approvadas pela portaria de 30 de abril do mesmo anno.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1907.)</p>						
1907 — 12 de setembro	<p>Decreto n. 6.641 — Proroga por mais quatro annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1908.)</p>						
1908 — 3 de agosto. . .	<p>Aviso n. 280 — Autoriza o assentamento de uma linha telegraphica para uso exclusivo da estrada, assignado pela respectiva Companhia um termo additivo ao convenio de trafego mutuo que firmou com a Republica em 23 de novembro de 1900, reservando-se esta repartição o direito de collocar para uso exclusivo, um ou dous conductores e postes da nova linha.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 4 de agosto de 1908.)</p>						
1908 — 8 de outubro.	<p>Decreto n. 7.148 — Proroga por mais cinco annos, terminando em 1912, o prazo para conclusão das obras de prolongamento de Resaca a Santos.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 20 de outubro de 1908.)</p>						
1908 — 7 de novembro	<p>Termo de accordo — Prorogando por mais cinco annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892 para a conclusão das obras de prolongamento de Resaca a Santos.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 20 de julho de 1900.)</p>						
1909 — 18 de fevereiro	<p>Aviso n. 363 — Autoriza o pagamento de 252:900\$000 juros do 2º semestre.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 26 de fevereiro de 1909.)</p>						
1909 — 2 de setembro.	<p>Decreto n. 7.533 — Rectifica a clausula 16ª do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á authorização concedida á Companhia para o prolongamento de sua estrada ao Porto de Santos.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 18 de setembro de 1909.)</p>						
1909 — 2 de setembro.	<p>Decreto n. 7.534 — Substitue a clausula VI do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á linha ferrea de Resaca a Santos.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 18 de setembro de 1909.)</p>						
1909 — 9 de setembro.	<p>Decreto n. 2.100 — Autorizando abrir o credito extraordinario de 17:946\$016 para pagamento á estrada em virtude de sentença judicial.</p> <p>(<i>Diario Official</i> de 11 de setembro de 1909.)</p>						

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

1909 — 31 de dezembro	Aviso n. 395 — Fica aprovada a mudança do ponto de partida da linha de Santos para Mogy-Mirim, e aceita a orientação geral proposta para o traçado, devendo, nos estudos definitivos, ser attendidas as observações feitas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. (<i>Diario Official</i> de 8 de janeiro de 1910.)
1910 — 24 de maio . .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accôrdo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira, e a Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.
1910 — 27 de maio . .	Aviso n. 235 — Approva o accôrdo celebrado pela Companhia com a Estrada de Ferro de Goyaz, para o fim de ceder á ultima, gratuitamente, os estudos do trecho de Araguary e Catalão e conceder-lhe abatimento para operarios e materiaes.
1910 — 23 de julho . .	Aviso n. 345 — Approvando a nova tabella de fretes proposta para transporte de gado a Campinas, quando em numero superior a 120 cabeças, conforme as seguintes bases: Até 100 kilometros — 30 réis por cabeça e por kilometro. De 101 a 200 kilometros — 15 réis por cabeça e por kilometro. De 201 a 400 kilometros — 10 réis por cabeça e por kilometro. De 401 em diante — 8 réis por cabeça e por kilometro. (<i>Diario Official</i> de 26 de julho de 1910.)
1910 — 30 de julho . .	Aviso n. 363 — Approva os projectos de horarios propostos pela Companhia para trens de passageiros, entre Ribeirão Preto e Uberaba e esta e Araguary.
1910 — 20 de setembro	Aviso n. 476 — Approva o horario para os trens do ramal de Caldas.
1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.385 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da linha de Mogy-Mirim a Santos. (<i>Diario Official</i> de 21 de fevereiro de 1911.)
1910 — 21 de novembro	Aviso n. 137 — Declara a esta Repartição que autoriza a emissão de bilhetes de excursão de 1ª e 2ª classes, com o abatimento de 30 % sobre o preço das passagens ordinarias, de ida e volta, entre as estações constantes da relação junta á petição da Companhia e a estação de Poços de Caldas, nos mezes de março e abril até 31 de maio para a volta e em agosto e setembro até 31 de outubro, tambem para a volta.
1910 — 7 de dezembro	Decreto n. 8.415 — Concede autorização para construção, uso e gozo da linha ferrea de Igarapava a Uberaba. (<i>Diario Official</i> de 10 de dezembro de 1910.)
1911 — 8 de março . .	Decreto n. 8.588 — Autoriza a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 11 de março de 1911.)
1911 — 18 de março . .	Certificado do termo de revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 22 de março de 1911.)
1911 — 29 de maio . .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das Estradas de Ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 15 e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de appparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

	Datas	Ementas
	1911 — 4 de outubro .	Decreto n. 9.006 — Approva os estudos definitivos respectivo orçamento na importancia maxima 4.165:935\$213, da linha de Iguarapava a Uberab na extensão de 48.730,92 metros. (<i>Diario Official</i> de 7 de outubro de 1911.)
	1912 — 10 de janeiro .	Aviso n. 4 — Autoriza obras de augmento e modificação na estação e armazem de Caldas, sendo a despeza até o maximo de 16:481\$930 levada á conta do custeio das linhas de Rio Grande a Caldas. (<i>Diario Official</i> de 11 de janeiro de 1912.)
	1912 — 19 de março .	Aviso n. 23 — E' autorizada a construcção de uma casa para resiênciã do bombeiro da estação de Palmitina, na linha de Catalão, cuja despeza será levada á conta de custeio. (<i>Diario Official</i> de 21 de março de 1912.)
	1912 — 13 de abril . .	Aviso n. 42 — Autoriza construir, por conta do custeio da linha de Rio Grande, cinco casas para bombeiros telegraphistas e portador, na importancia de..... 14:779\$700. (<i>Diario Official</i> de 14 de abril de 1912.)
	1912 — 23 de julho . .	Aviso n. 98 — Autoriza construir sete boeiros nos pontos das estações de Crystaes, Restinga e posto telegraphico « Alto », da linha do Rio Grande, sendo a despeza de 6:920\$ levada á conta do custeio da linha. (<i>Diario Official</i> de 24 de julho de 1912.)
	1912 — 8 de outubro .	Aviso n. 124 — Approva o projecto e orçamento de 4:024\$144 para construcção de uma casa para resiênciã do telegraphista da estação de Crystaes, sendo a despeza apurada até o maximo orçado levada á conta do custeio da linha de Rio Grande a Caldas. (<i>Diario Official</i> de 9 de outubro de 1912.)
	1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 144 — Autoriza transformar o posto telegraphico « Alto » em estação, sendo a despeza apurada até o maximo de 24:908\$800 levada á conta do custeio da linha de Rio Grande a Caldas.
	1913 — 11 de abril . .	Aviso n. 24 — Autoriza a companhia construir no kilometro 341/574 uma passagem inferior para gado, devendo a despeza até o maximo de 826\$300 ser levada á conta de custeio da linha de Rio Grande a Caldas. (<i>Diario Official</i> de 15 de abril de 1913.)
	1913 — 24 de abril . .	Aviso n. 38 — Autoriza a Inspectoria Federal das Estações tomar as necessarias providencias para permitir a Companhia conceder ou fazer por conta, nas linhas de concessão federal, desvio de paradas, sem prévia permissão do Governo, impondo-lhe as multas contractuaes. (<i>Diario Official</i> de 25 de abril de 1913.)
	1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento de tarifas e de portos e do telegrapho, bases das tarifas e classificacão geral de mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal desta companhia. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.234 — Approva os projectos e orçamento de 102:078\$900 para construcção de uma nova estação na villa de Conquista, Estado de Minas. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio de 1913.)
	1913 — 9 de junho . .	Aviso n. 63 — Approva os novos horarios para vigorem nos trens de passageiros e mixtos. (<i>Diario Official</i> de 11 de junho de 1913.)
	1913 — 25 de junho . .	Decreto n. 10.298 — Proroga até 21 de março de 1914 o prazo estipulado na clausula V do contracto

DE
ORDEM

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

revisão autorizado pelo decreto n. 8.588, de 8 de março de 1911, para conclusão da linha de Iguarapava a Uberava.

(*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)

1913 — 6 de setembro.

Aviso — Indefere o requerimento em que a Companhia pede autorização para computar como capital a despesa de 61:314\$200, em face do disposto no n. 1 da clausula IX do contracto que rege o serviço.

(*Diario Official* de 9 de setembro de 1913.)

1913 — 11 de setembro

Aviso n. 133 — Autoriza que seja aberto ao trafego publico a nova estação denominada « Alto », no kilometro 325 da linha de Rio Grande e bem assim approva as tarifas que devem ser applicadas á mesma estação.

(*Diario Official* de 12 de setembro de 1913.)

1913 — 8 de outubro

Decreto n. 10.475 — Autoriza a construcção, por conta do capital das linhas do Rio Grande a Caldas, de duas casas para portadores nas estações de Cascata e do Bairro Alegre, e outra para residencia do pessoal do trafego na estação de Poços de Caldas.

(*Diario Official* de 11 de outubro de 1913.)

1913—12 de novembro

Decreto n. 10.561 — Approva as plantas e orçamento de 38:690\$332 para construcção de 10 casas para residencia de empregados, na linha do Rio Grande a Caldas.

(*Diario Official* de 15 de novembro de 1913.)

1913—26 de novembro

Aviso n. 166 — Autoriza os melhoramentos necessarios no restaurant da estação de Jaguára, na linha de Jaguára a Araguary, de accordo com o projecto e orçamento maximo de 4:976\$862, que será levado a conta de capital.

(*Diario Official* de 28 de novembro de 1913.)

* * *

26

Noroeste.

1905 — 10 de outubro

Decreto n. 5.719 — Approva, com alterações, os estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros da estrada.

(*Diario Official* de 22 de outubro de 1905.)

1905 — 12 de dezembro

Aviso n. 346 — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil submeter á approvação do Governo os estudos de sua linha, por trechos de 30 a 50 kilometros, sem prejuizo da obrigação de apresental-os por trechos de 100 kilometros, nos termos do respectivo contracto.

1906 — 17 de janeiro.

Aviso n. 13 — Approva a modificação entre os kilometros 18 e 25, com um encurtamento de 1.020 metros.

1906 — 12 de fevereiro

Aviso n. 37 — Aceita os estudos preliminares até o rio Paraná, como estudo de reconhecimento, na fórmula e para os fins da clausula III do contracto, ficando, entretanto, autorizados os definitivos sómente até o kilometro 240, a partir do Baurú.

1906 — 28 de março .

Decreto n. 5.950 — Abre o credito de 38:607\$629 (ouro), supplementar á verba 8ª do art. 13 da lei n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904.

(*Diario Official* de 30 de março de 1906.)

1906 — 2 de maio. .

Decreto n. 6.006 — Approva, mediante condições, os estudos definitivos e orçamentos da 2ª secção da estrada.

(*Diario Official* de 9 de maio de 1906.)

1906 — 19 de junho .

Aviso n. 162 — Approva a tomada de contas provisórias da linha, no periodo de outubro de 1904 a 31 de dezembro de 1905, com as glosas de 12:679\$, 18:205\$600, 133\$328 e 60:000\$000.

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1906 — 11 de setembro	Decreto n. 6.137 — Approva, mediante condições estudos definitivos e orçamentos da 3ª secção, de kilometros. (<i>Diario Official</i> de 16 de setembro de 1906.)
		1906 — 25 de setembro	Portaria, approvando, provisoriamente, o quadro e tabela de vencimentos do pessoal para os serviços trafego, até a extensão de 20 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 29 de setembro de 1906.)
		1906 — 8 de outubro	Aviso n. 283 — Approva o horario dos trens a vigor na estrada.
		1906 — 13 de novembro	Decreto n. 6.230 A — Approva, provisoriamente, o regulamento, tarifas de transporte e serviço telegraphico para o trafego, até a extensão de 200 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 6 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 21 de março	Decreto n. 6.427 — Approva os typos de boeiros, drea e de estações, exceptuando o de boeiros de 0 ^m , 40. (<i>Diario Official</i> de 24 de março de 1907.)
		1907 — 25 de abril	Decreto n. 6.463 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação dos traçado de Bauri Cuyabá. (<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1907.)
		1907 — 15 de junho	Aviso n. 203 — Approva as plautas das modificações feitas nas variantes da 2ª secção. (<i>Diario Official</i> de 16 de junho de 1907.)
		1907 — 27 de junho	Portaria — Resolve desligar da fiscalização da rede S. Paulo e Matto-Grosso a secção Corumbá-Itapura. (<i>Diario Official</i> de 29 de junho de 1907.)
		1907 — 5 de dezembro	Decreto n. 6.766 — Revoga a clausula XLVII, das clausulas baixaram approvadas pelo decreto n. 6.463, de 25 de abril do mesmo anno, para revisão do contracto e modificação do traçado. (<i>Diario Official</i> de 7 de dezembro de 1907.)
		1907 — 3 de dezembro	Aviso n. 392 — Approva os estudos apresentados para a variante entre o kilometro 496 + 400 ^m e o kilometro 210 do traçado approvado pelo decreto n. 6.000 de 2 de maio de 1906.
		1908 — 24 de março	Decreto n. 6.899 — Approva a modificação do contracto da companhia concessionaria, e autoriza a contractar com a mesma companhia a construção e rendimento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira com a Bolivia. (<i>Diario Official</i> de 15 de abril de 1908.)
		1908 — 23 de abril	Decreto n. 6.930 — Approva, com modificações, os estudos do trecho de 62 kilometros, a partir de Itapora Esperança em direcção a Miranda, da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 30 de abril de 1908.)
		1908 — 30 de abril	Decreto n. 6.935 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do pagamento da 3ª secção até ao rio Tietê e da 4ª secção entre o mesmo rio e Itapura. (<i>Diario Official</i> de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 7 de maio	Decreto n. 6.944 — Autoriza a emissão de títulos necessarios ao pagamento dos trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira com a Bolivia. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1908.)
		1908 — 19 de maio	Aviso n. 169 — Attendendo ao requerimento em que a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, acceptando o decreto n. 6.899, de 24 de maio do anno corrente, pede que os 10 % autorizados

DE ORDEM	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	
	Datas	Ementas
		despacho de 3 de agosto de 1907, para as despesas preliminares do trecho de Itapura a Corumbá, sejam levados á conta do trecho de Baurú a Itapura, que goza da garantia de juros, declara que foi deferido no sentido de ser deduzido do capital cujo deposito houver de ser autorizado para a parte em construcção de Baurú a Itapura, a importancia de 10 % relativos ao capital maximo de 700 kilometros, depositado em virtude do citado despacho.
	1908 — 6 de julho.	Aviso n. 235 — Autoriza o deposito de 4.014:000\$ (ouro) correspondentes aos 138.800 metros de estudos approvados pelo decreto n. 6.935, de 30 de abril do corrente anno, e relativo ao trecho de Baurú a Itapura, cessando, porém, o pagamento dos juros garantidos sobre a somma de 2.100:000\$ (ouro), de que trata o aviso n. 169, de 19 de maio ultimo, logo que a importancia dos pagamentos feitos á companhia, de accordo com o contracto celebrado nos termos no decreto n. 6.898, de 24 de março deste anno, atinja essa quantia. (<i>Diario Official</i> de 8 de julho de 1908.)
	1908 — 9 de julho.	Decreto n. 7.020 — Approva, com modificações, os estudos definitivos de 58 kilometros, a partir de Aquidauana, em direcção a Campo Grande, da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1908.)
	1908 — 12 de setembro	Aviso n. 310 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de 337:452\$451 ao representante da companhia, referentes ao 1º semestre do anno de 1908, da Estrada de Ferro de Baurú a Cuyabá.
	1909 — 22 de julho.	Decreto n. 7.467 — Approva as plantas e os orçamentos para a construcção de pontes de madeira e postes telegraphicos na linha de Baurú a Itapura. (<i>Diario Official</i> de 22 de agosto de 1909.)
	1909 — 7 de outubro.	Decreto n. 7.585 — Approva o projecto e orçamento da ponte sobre o rio Paraná, no Jupia, secção de Matto Grosso, do Corumbá ao rio Paraná. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1909.)
	1909 — 9 de dezembro	Decreto n. 7.729 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 335 e 435, 666, da linha de Baurú a Itapura. (<i>Diario Official</i> de 8 de dezembro de 1909.)
	1910 — 28 de março	Decreto n. 7.919 — Abre o credito de 96:172\$483, ouro, suplementar á consignação « Estrada de Ferro Baurú a Itapura », da verba 8ª do exercicio de 1909. (<i>Diario Official</i> de 30 de março de 1910.)
	1910 — 16 de junho.	Decreto n. 8.071 — Approva os estudos definitivos da linha de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, na extensão de 843, 385, m70.
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.355 — Proroga o prazo fixado pela clausula XIX do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.)
	1911 — 22 de março.	Decreto n. 8.623 — Abre o credito de 96:840\$, ouro, suplementar á consignação « Estrada de Ferro Baurú a Itapura », da verba 5ª do orçamento do exercicio de 1910. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1911.)
	1911 — 29 de maio.	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

		<p>16 dinheiros por 1\$ e bem assim serem dotadas respectivas locomotivas de apparatus que evitem dispersão de fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.)</p>
1911 — 26 de julho.	Decreto n. 8.840 — Approva as despesas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1909, com os estudos e construcção do ramal de Baurú. (<i>Diario Official</i> de 9 de setembro de 1911.)	
1912 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 9 — Autoriza, provisoriamente e a titulo de experiencias, o abatimento de 50 % nos fretes de gado vaccum quando transportado em trem completo, com a lotação de 120 cabeças, nas linhas Baurú a Itapura e de Itapura a Jupia. (<i>Diario Official</i> de 6 de fevereiro de 1912.)	
1912 — 16 de maio	Aviso n. 66 — Transfere do 10º para o 11º districto o serviço de fiscalização da Estrada de Ferro Baurú Itapura. (<i>Diario Official</i> de 19 de maio de 1912.)	
1912 — 21 de outubro	Aviso — Concede prorrogação e marca novos prazos para o inicio de varios trabalhos, accitando a Companhia as modificações necessarias indicadas no parecer da Inspectoria Federal das Estradas. As modificações indicadas pela Inspectoria Federal das Estradas são: 1.ª A entregar ao trafego provisorio dentro do prazo de 60 dias os trechos: a) de Jupia ao Rio Verde, no kilometro 220, com extensão de 195 kilometros de linha; b) de Porto Esperança á estação de Correntes com 278 kilometros de extensão. 2.ª A concluir dentro do mesmo prazo de 60 dias as estações de Correntes, Ribeirão Claro e Rio Verde, as casas de turmas, caixa de agua, cerca de linha e linha telegraphica. 3.ª A iniciar dentro de 90 dias: a) a construcção da ponte sobre o rio Paraná; b) o levantamento do <i>grade</i> do pantanal do Paraguay para alcançar a altura do projecto. 4.ª A submeter, dentro de 30 dias, á approvação do Governo: a) as tarifas e regulamento da Estrada; b) o horario dos trens. 5.ª A adquirir immediatamente quatro locomotivas e mais duas, assim como quatro carros de passageiros, dentro do prazo de seis mezes, e bem assim proceder immediatamente á montagem do novo bocador <i>Marechal Hermes</i> . 6.ª A adoptar, provisoriamente, para a travessia do rio Paraná, as seguintes tarifas, que só poderao ser cobradas até o fim do prazo da prorrogação de 18 mezes: Passageiros (por qualquer classe)..... \$500 Encomendas e bagagens (por volume, qualquer que seja o tamanho ou peso) \$200 Mercadorias (por despacho e por kilo até mil kilos, por kilo)..... \$010 (Por tonelada ou fracção de tonelada que exceder de uma tonelada)..... 1\$000 Animaes (de pequeno talhe)..... \$200 (De grande talhe)..... \$500 7.ª A pagar por dia e pelo excesso de cada um dos prazos ora fixados a multa de um conto de réis. 8.ª Seja abolida a clausula de isenção de ddivida de que goza a Companhia. (<i>Diario Official</i> de 22 de outubro de 1912.)	

DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

27 Oestê de Minas

Datas	Ementas
1912 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.970 — Proroga por 18 mezes o prazo estipulado na clausula XIX do contracto a que se refere o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, para conclusão das obras da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 11 de março de 1913.)
1913 -- 7 de março	Aviso — Mantem os despachos aos requerimentos de 21 de outubro e 24 de dezembro de 1912 em que a companhia pedê prorogação do prazo para concluir a construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 11 de março de 1913.)
1913 — 30 de maio	Aviso n. 55 — Approva o acto que multa esta companhia por exceder os prazos fixados pelo decreto n. 9.970, de 28 de dezembro de 1912, e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 5 do junho de 1913.)
1913 — 23 de outubro	Decreto n. 10.523 — Declara a caducidade do contracto approved pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 29 de outubro de 1913.)
1913 — 28 de outubro	Portaria dando instrucções para os serviços de administração da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 2 de novembro de 1913.)
1913 — 15 de dezembro	Aviso n. 42 — Solicitando do Ministerio da Fazenda que as alfandegas do Rio de Janeiro e Santos sejam autorizadas a despachar, livres de direitos, o material que não tiver similar na producção nacional e que for importado com destino á Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (<i>Diario Official</i> de 16 de dezembro de 1913.)
1913 — 23 de dezembro	Aviso n. 178 — Determina á Inspectoria Federal das Estradas que remetta para o Ministerio da Viação os documentos referentes ás medições realizadas até a data da passagem da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá á administração do Governo Federal, bem como os desenhos dos typos de obras de arte correntes e especiaes, de estações, casas de turmas, plantas, perfis e orçamentos approveds. (<i>Diario Official</i> de 25 de dezembro de 1913.)
1904 — 4 de outubro.	Aviso n. 18 -- Approva provisoriamente as modificações relativamente á navegação do Rio Grande, na secção comprehendida entre Ribeirão Vermelho e Capetinga, a saber: 1. ^a Que sejam mantidas as actuaes tarifas para os transportes de passageiros; 2. ^a Que as actuaes tarifas da navegação sejam substituidas pelas tarifas geraes da estrada, ora em vigor.
1904 — 7 de novembro.	Aviso n. 19 — Resolve o abatimento provisorio de 50 % na classe 7. ^a das tarifas, relativamente ao transporte de materia prima destinada ás fabricas de papel e constante de trapos, aparas de papel e papel velho ; classificando-se, outrosim, os productos das mesmas fabricas, a saber: papel de embrulho, papelão e papel de impressão na tarifa n. 3.
1904 — 13 de junho.	Portaria — Approvando o quadro provisorio do pessoal e respectivos vencimentos.
1905 — 6 do abril.	Aviso n. 99 — Autoriza provisoriamente a seguinte alteração nas tarifas em vigor na estrada: O arroz produzido na zona da estrada pagará pela taxa da 7. ^a classe da tarifa n. 3, qualquer que seja o sentido em que for transportado. (<i>Diario Official</i> de 7 de abril de 1905.)

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1908 — 2 de maio.	Aviso circular n. 10 — Adopta tarifa especial para transporte de cal, quando expedida em trafego mltuo com a Central do Brazil e despachada por wagons completos de nove toneladas. (<i>Diario Official</i> de 3 de maio de 1906.)
1906 — 5 de maio.	Aviso n. 11 — Resolve : 1º, manter para qualquer carregamento e correspondente e branca a lotação dos carros das series T e L, que foi fixada em 10.000 kilogrammas; 2º, manter igualmente a taxa fixa de 500 réis para a entrega dos telegrammas transmittidos pelas estações da estrada. (<i>Diario Official</i> de 6 de maio de 1906.)
1906 — 13 de outubro.	Aviso n. 33 — Approva o horario dos trens a vigorar a dia 15 deste mez.
1906 — 26 de outubro	Aviso n. 34 — Autoriza a redução de 30 % na tarifa de arame farpado. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1906.)
1906 — 27 de outubro	Aviso n. 35 — Approva o horario dos trens diarios Ribeirão Vermelho a Lavras.
1906 — 3 de outubro	Decreto n. 6.201 — Approva as bases para a constituição e arrendamento da rede de viação ferrea do Oeste de Minas. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1906.)
1907 — 27 de fevereiro	Aviso n. 3 — Torna extensiva a esta estrada a tarifa de 400 réis por sacca de 62 1/2 kilogrammas de milho e todos os outros cereaes. (<i>Diario Official</i> de 28 de fevereiro de 1907.)
1907 — 13 de agosto .	Portaria — Resolve modificar as tarifas de diversas mercadorias e revoga a portaria de 21 de junho de 1907. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1907.)
1907 — 15 de agosto .	Aviso n. 17 — Autoriza o alargamento da bitola do ramal de Aureliano Mourão a Ribeirão Vermelho, ficando despende-se a quantia orçada de 140:000 réis por conta do credito especial aberto de 4.000:000\$00. (<i>Diario Official</i> de 16 de agosto de 1907.)
1907 — 19 de agosto .	Portaria — Altera, provisoriamente, o quadro do pessoal da estrada. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1907.)
1907 — 22 de agosto.	Aviso n. 19 — Autoriza a redução de 30 % na respectiva tarifa para o transporte do material fixo destinado á Estrada de Ferro de Goyaz.
1907—14 de novembro	Aviso n. 24 — Resolve autorizar que seja concedido abatimento de 30 % no transporte do material destinado á installação e primeiro estabelecimento da Estrada de Ferro de Goyaz.
1907—28 de novembro	Aviso n. 26 — Autoriza prolongar, de Ribeirão Vermelho a Lavras, a bitola de 0 ^m ,76, do ramal ferreo que alli termina, fazendo collocar um terceiro trilho no trecho da estrada comprehendido entre aquelles pontos. (<i>Diario Official</i> de 29 de novembro de 1907.)
1907—17 de dezembro	Aviso n. 30 — Autoriza modificar a tarifa especial n. 2 para gado em trem completo. (<i>Diario Official</i> de 18 de dezembro de 1907.)
1907 —20 de dezembro	Aviso n. 31 — Autoriza adoptar-se assignatura para o transporte de leite e gelo, nas condições da Central do Brazil, pelo preço da classe 7ª da tarifa n. 1, com o abatimento de 10 %, bem como accepta a doação feita por D. Fausta Augusta de Castro Silva, de terrenos e casa de sua propriedade, para

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>construcção, em Mattosinhos, do ramal ferreo projectado, partindo da ponte sobre o rio Agua Limpia. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1907.)</p>
		1907 — 20 de dezembro	<p>Aviso n. 32 — Autoriza adoptar-se os bilhetes de excursão, de que trata o art. 36 das condições regulamentares da Central do Brazil, e tambem cadermeta de excursão, individuaes e intransferiveis, tendo o abatimento de 20 % no frete das bagagens que conduzirem e despacharem seus possuidores. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1907.)</p>
		1908 — 29 de fevereiro	<p>Aviso n. 4 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da respectiva tarifa n. 3 da manteiga salgada, nacional, quando despachada como mercadoria, ficando sujeita ao dobro da taxa, quando expedida como encomenda.</p>
		1908 — 13 de abril . .	<p>Aviso n. 8 — Autoriza fazer-se a contagem zero para todas as tarifas seguidamente, a partir da estação inicial até a do destino, sem consideração de bitola. (<i>Diario Official</i> de 21 de abril de 1908.)</p>
		1908 — 23 de maio . .	<p>Aviso n. 10 — Approva a tarifa para o transporte de passageiros e bagagens entre Mattosinhos e S. João d'El Rey. (<i>Diario Official</i>, de 26 de maio de 1908.)</p>
		1908 — 8 de junho . .	<p>Aviso n. 12 — Approva o accôrdo de trafego mutuo, com o percurso reciproco, entre esta estrada e a Estrada de Ferro de Goyaz, celebrado em 19 de abril do corrente anno. (<i>Diario Official</i> de 9 de junho de 1903.)</p>
		1908 — 16 de julho . .	<p>Decreto n. 7.033—Autoriza os estudos definitivos e construcção de uma linha ferrea entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, e de outra ligando, pela Oeste de Minas, os Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro. (<i>Diario Official</i> de 19 de julho de 1908.)</p>
		1908 — 8 de agosto . .	<p>Portaria — Approvando o quadro do pessoal e respectivos vencimentos para os estudos e construcção das ligacões e prolongamento desta estrada.</p>
		1908 — 24 de agosto . .	<p>Aviso n. 21 — Autoriza o prolongamento do ramal de Mattosinhos até á localidade denominada Aguas Santas, no municipio de Tiradentes. (<i>Diario Official</i> de 26 de agosto de 1903.)</p>
		1908 — 6 de outubro.	<p>Aviso n. 26 — Concede o abatimento de 50 %, na tarifa respectiva, para o transporte de silica ou areia, desde que a quantidade corresponda a wagon completo e que o referido material seja acondicionado em saccoes consistentes. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1908.)</p>
		1908 — 27 de outubro	<p>Aviso n. 29 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e ás de Minas e Rio, Muzambinho e Central do Brazil, para o transporte de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores.</p>
		1909 — 6 de fevereiro.	<p>Aviso — Autorizando a classificacão por ella proposta, do leite fresco, gelo e retornos de qualquer natureza na 6ª classe da tarifa 3, em vigor na referida estrada, com 50 % de abatimento, quando despachados como mercadoria e com 30 %, quando como encomenda. (<i>Diario Official</i> de 7 de fevereiro de 1909.)</p>
		1909 — 6 de fevereiro.	<p>Aviso — Declarando que fica autorizada, de accôrdo com o que propoz o director desta estrada, em 27 de janeiro, a seguinte reduccão, para kilos de peso, transportados pela referida estrada, no ramal de Mattosinhos : volume de 61 a 150 kilos — 500 réis.</p>

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Os volumes contendo a mesma especie de material, pertencentes ao mesmo destinatario e despachados uma só vez, pagarão pelo peso total, á razão de 50 réis, para cada 150 kilos. (<i>Diario Official</i> de 7 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 13 de abril .	Aviso n. 10 — Approva a redução na tarifa do papel de impressão e de embrulho e na dos vidros ordinario sendo os mencionados artigos desclassificados da 1ª e 2ª classes, passando para a 3ª da tarifa n. 3.
		1909 — 18 de março .	Decreto n. 7.362 — Autoriza a construcção da secção da Estrada de Ferro de Alberto Isaacson a Bello Horizonte. (<i>Diario Official</i> de 25 de abril de 1909.)
		1909 — 24 de março .	Decreto n. 7.371 — Autoriza o contracto para a construcção da secção entre S. Vicente e Bom Jardim. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1909.)
		1909 — 13 de abril .	Portaria — Approvando as instruções e tabella de preços para as cadernetas kilometricas adoptadas na Oeste de Minas.
		1909 — 10 de maio .	Aviso n. 12 — Transfere a farinha de trigo e o ferro e barra da 6ª para a 5ª classe da tarifa n. 3, discriminando as distancias.
		1909 — 27 de maio .	Aviso n. 15 — Approva a proposta de ser o polvilho, e saccos, classificado na tarifa especial n. 5, sem descontos de que gozam os artigos nellas classificados, ficando este artigo sujeito ao pagamento da taxa que enumera.
		1909 — 27 de maio .	Decreto n. 7.423 — Modifica a directriz da estrada de ferro projectada entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, a que se refere, o dec. 7.033, de 10 de julho de 1908. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1909.)
		1909 — 9 de junho .	Aviso n. 17 — Autorizando a tornar extensivas ás principais estações desta estrada a providencia de fretes a pagar para despachos em trafego, limitada até essa data ás mercadorias procedentes ou destinadas á Estrada de Ferro Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1909.)
		1909 — 9 de junho .	Aviso n. 18 — Autoriza o abatimento de 40 % na respectiva tarifa para o farelo, tanto de trigo como de arroz, estabelecida a taxa de 200 réis por sac de 30 kilos para o farelo de arroz, quando despachado para distancias superiores de 50 kilometros mantida para distancia inferior a esta a 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor.
		1909 — 14 de junho .	Aviso n. 21 — Autoriza construir, na conformidade do dec. n. 7.362, de 18 de março de 1909, relativo á linha ferrea de Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz, o ramal da mesma linha ferrea com destino á cidade do Pará. (<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1909.)
		1909 — 17 de julho .	Aviso — Autorizando a redução da tarifa de gado suino, lanigero e capriuo. (<i>Diario Official</i> de 18 de julho de 1909.)
		1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.563 — Approvando os estudos definitivos do prolongamento entre Bom Jardim e Falcão, autoriza a conclusão do prolongamento entre Rio Claro e Angra dos Reis e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 26 de setembro de 1909.)
		1909 — 4 de outubro .	Aviso n. 122 — Devolve á estrada os trechos de Barra Mansa a Angra dos Reis e de Barra Mansa a Central incorporados á Central do Brazil. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 26 de outubro.	Portaria — Fazendo extensivas aos complementos de trabalhos da linha de Barra Mansa a Angra dos Reis as condições geraes e especificações do prolongamento da Central do Brazil, approvadas por portaria de 25 de julho de 1905, sendo, porém, substituída a respectiva tabella de preços pela que baixa com esta nesta data.
		1909 — 30 e 31 de out.	Publicação, no <i>Diario Official</i> da tabella de preços para a linha de Barra Mansa a Angra dos Reis.
		1909 — 20 de dezembro	Aviso — Reduzindo a tarifa de 60 % para o caroço do algodão, folha de Flandres em cunhete, banhas nacionaes e carne em conserva. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1909.)
		1910 — 24 de janeiro .	Avisos ns. 1 e 2 — Autorizam a redução da tarifa de transporte de encomendas do ramal de Mattosinhos e dos generos de primeira necessidade.
		1910 — 25 de janeiro .	Aviso n. 3 — Autoriza as reduções de tarifas propostas pela directoria, passando os transportes de carnes seccas ou salgadas a ser feitos pelos preços da 5ª classe da tarifa n. 3 ; pelos da 3ª classe os do calçado despachado por fabricas situadas na zona da estrada e respectivamente pelos das classes 6ª e 7ª, todas da mesma tarifa, os do sabão nacional common e sebo.
		1910 — 17 de fevereiro	Decreto n. 7.867 — Approva os estudos definitivos das secções da Estrada de Ferro entre Bello Horizonte e o kilometro 48 da Goyaz, passando por Henrique Galvão e entre S. Vicente Ferrer e Bom Jardim, de que trata o dec. n. 7.033, de 16 de julho de 1908. (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.069 — Approva a planta dos primeiros trechos da linha de Bello florizante a Henrique Galvão e declara de utilidade publica a desapropriação dos terrenos e bemfeitorias nella comprehendidos.
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.271 — Autoriza o contracto de construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz. (<i>Diario Official</i> de 9 de outubro e de 18 de novembro de 1910.)
		1910 — 9 de novembro	Aviso n. 30 — Approva o reconhecimento da linha que liga esta estrada a Barbacena, pelo valle do correjo Ponte Nova e autoriza os estudos definitivos e a construcção da ligação, devendo esses trabalhos ser executados immediatamente.
		1910 — 10 de novembro	Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Central do Brazil, para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados ; para objectos, productos, animaes e machinas destinadas às fazendas, modelo e campos praticos, custeados pelo Governo do Estado. Reduz de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á brigada policial desse Estado, bem como de presos escoltados.
		1910 — 10 de novembro	Aviso n. 36 — Declara que expedio aviso aos directores desta estrada e da Central do Brazil, consolidando as concessões feitas, menos quanto á redução de 15 % para todas as outras requisições feitas pelo Governo e outras autoridades mineiras.

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

NUMERO
DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

1911 — 17 de maio . .	Decreto n. 8.726 — Approva os estudos de um ramal que, partindo da linha de Sitio á S. João d'El-Rey, na Estrada de Ferro Oeste de Minas, entre as estações de Ilhéos e Sitio, vá ter á cidade de Barbacona. (Diario Official de 20 de maio de 1911.)
1911 — 14 de junho . .	Aviso n. — Recommenda ao director desta Estrada a fiel observancia do art. 36 da lei da receita n. 428, de 10 de dezembro de 1896, relativamente ao recolhimento da renda dessa repartição. (Diario Official de 13 de junho de 1911.)
1911 — 26 de julho . .	Decreto n. 8.837 — Abre o credito de 1.000:000\$ para as despesas com os prolongamentos e obras novas desta estrada. (Diario Official de 28 de julho de 1911.)
1911 — de 30 agosto . .	Approvação e publicação da tabella de preços para o serviço de tarefas. (Diario Official de 4 de setembro de 1911.)
1912 — 17 de janeiro.	Decreto n. 9.326 — Approva os estudos definitivos do ramal de Abaeté, e bem assim o respectivo orçamento na importância de 1.327:674\$538. (Diario Official de 20 de janeiro de 1912.)
1912 — 21 de fevereiro	Decreto n. 9.381 — Abre o credito de 800:000\$, para execução do prolongamento e obras já autorizadas nesta estrada. (Diario Official de 27 de fevereiro de 1912.)
1912 — 20 de maio . .	Aviso n. 8 — No sentido de regularizar os serviços desta estrada e os da respectiva linha fluvial, resolve que se torneem effectivas as disposições constantes do aviso n. 18, de 4 de outubro de 1904, com as seguintes alterações : 1ª, que sejam mantidas as tarifas para o transporte de passageiros que vigoravam na data da expedição daquelle aviso ; 2ª, que as tarifas da navegação sejam substituidas pelas tarifas geraes da estrada, em vigor naquella data ; 3ª, que seja concedido ao café em grão um abatimento de 40 %, e ao salo de 20 %, quando estes artigos tenham de percorrer ambas as linhas, a ferrea e a fluvial ; 4ª, que para os transportes exclusivamente fluviaes seja concedido um abatimento de 50 % sobre as tarifas da estrada de ferro ; 5ª, que para os mesmos transportes da linha fluvial se cobre uma taxa accessoria de 2\$ por tonelada, para carga ou descarga, exceptuando-se apenas dessa taxa as tarifas n. 6 e especiaes ns. 2 e 6.
1912 — 28 de maio . .	Aviso n. 9 — Autoriza organizar as bases do edital chamando concurrencia para construção do ramal de Abaeté, cujos estudos e orçamentos foram approvados pelo dec. n. 9.326, de 17 de janeiro do corrente anno, tornando-se applicaveis a esta concurrencia a tabella de preços desta estrada, approvadas pela portaria de 30 de agosto de 1911.
1912 — 17 de julho . .	Decreto n. 9.669 — Approva os estudos de um trecho da linha de Cedro a Carranecas, comprehendido entre o alto da serra de Mântiqueira e a margem direita do Rio Turvo Pequeno (Diario Official de 20 de julho de 1912.)
1912 — 31 de julho . .	Decreto n. 9.696 — Approva os estudos de prolongamento do ramal de Itapacerica a Formiga. (Diario Official de 4 de agosto de 1912.)
1912 — 2 de outubro . .	Decreto n. 9.795 — Proroga por 18 mezes o prazo fixado na clausula V do contracto de 24 de janeiro de

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			1911 para construção da secção compreendida entre Heurique Galvão e o kilometro 48 da de Goyaz. (Diario Official de 15 de outubro de 1912.)
		1912 — 21 de outubro.	Aviso n. 15 — Autoriza contractar com Otto Raedler & Comp. a construção das estações de Capetinga e Congonhal por 19:000\$ cada uma, bem como duas casas para os respectivos agentes por 15:200\$; e em Ribeirão Vermelho a construção metálica de um abrigo para carros onde seja recolhido o material rodante encomendado este anno, por 66:000\$000.
		1912 — 6 de novembro.	Decreto n. 9.858 — Autoriza o contracto de construção do ramal de Abaeté. (Diario Official de 19 de novembro de 1912. — Vide decreto 10.140, de 26 de março de 1913, no Diario Official de 28 de março do mesmo anno.)
		1912 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.971 — Autoriza o contracto de construção do ramal de Itapeçerica a Formiga. (Diario Official de 8 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 10 de março .	Aviso n. 2 — Autoriza esta estrada adquirir uma machina para esmerilhar parallos de locomotivas, na importancia de £ 1.480-00. (Diario Official, de 12 de março de 1913.)
		1913 — 26 de março. .	Decreto n. 10.140 — Rectifica a primeira parte do dec. n. 9.958, de 6 novembro de 1912. (Diario Official, de 28 de março de 1913.)
		1913 — 26 de abril . .	Aviso n. 8 — Concede o abatimento de 50 % nos fretes dos materiaes, ferramentas e do pessoal destinados á construção do ramal de Abaeté, entre Sitio e o ponto que for indicado pela directoria da estrada. (Diario Official de 27 de abril de 1913.)
		1913 — 6 de maio. . .	Aviso n. 9 — Manda transferir da 3ª para a 2ª classe da mesma tarifa as madeiras nacionaes aparelhadas ou em obra, como portas, janellas, grades, cancellas, caixilhos, etc. (Diario Official de 7 de maio de 1913.)
		1913 — 17 de julio . .	Aviso n. 17 — Autoriza modificações na tarifa da linha fluvial, approvada pelo aviso n. 12, de 20 de maio de 1912, a saber: 1ª, alterar a condição 4ª daquelle aviso, de modo a não incidir o abatimento nella determinado sobre os artigos que já gosam desse favor, na linha ferrea, comprehendidos na providencia, agora adoptada, os cereaes que são transportados por tarifa especial já muito rednzida; 2ª, tornar extensiva aos despachos de encomendas e ccreaes a excepção constante do final do n. 5, do aviso indicado. (Diario Official de 18 de julho de 1913.)
		1913 — 30 de agosto. .	Aviso n. 22 — Declara que não havendo a lei de orçamento do actual exercicio mantido as disposições constantes das leis ns. 2.551, de 31 de dezembro de 1910 e 2.544 de 4 de janeiro de 1912, não tem o Governo a necessaria autorização para chamar concurrentes para construção dos trechos, ainda não concluidos da linha do Alto da Serra do Mar a Angra dos Reis, pois que o art. 72 da lei 2.738, de 4 de janeiro do corrente anno apenas autoriza fazer as necessarias operações de credito para construção de linhas já autorizadas, pertencentes a estradas custeadas pela União, suas ligações, ramaes e prolongamentos. (Diario Official de 3 de setembro de 1913.)
		1913 — 11 de setembro	Aviso n. 23 — Autoriza o abatimento de 20 % no frete de madeira aparelhada, aplainada e expedita por

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			serraria a vapor estabelecida na zona servida pela estrada, cujo transporte continuará a ser feito pela 6ª classe da tarifa n. 3, contanto que os despachos correspondam a expedições superiores a 10 toneladas. (<i>Diario Official</i> de 12 de setembro de 1913.)
		1913 — 30 de setembro	Aviso n. 25 — Autoriza esta estrada adquirir seis machinas, sendo 3 Baldwin, tipo Ten Wheel, da class 10-19 D, para bitola 0,76 e preço \$8.930 cada uma. 3 Consolidation para a mesma bitola e preço \$8.995. (<i>Diario Official</i> de 1 de outubro de 1913.)
		1913 — 6 de novembro.	Aviso n. 27 — Estabelece bases para apurar-se a procedencia do pedido feito por Antonio Dias Lima para que lhe seja paga a quantia de 24:322\$185 de generos que allega ter fornecido a diversos taifeiros da Serra de Angra, de junho a setembro de 1910 e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1913.)
28	Pan-Americana	1910 — 31 de dezembro	Lei n. 2.394 — Approva a resolução concernente á Estrada de Ferro Pan-Americana, firmada no Rio de Janeiro pe'a Terceira Conferencia Internacional Americana, em 23 de agosto de 1906. (<i>Diario Official</i> de 24 e 26 de janeiro de 1911.)
29	Petrolina ao Piahy	1910 — 30 de novembro	Decreto n. 8.408 — Declara caduca a concessão feita pelo dec. n. 1.083, de 28 de novembro de 1894 para a construção da Estrada de Ferro de Petrolina no littoral ao Estado do Piahy. (<i>Diario Official</i> de 2 de dezembro de 1910.)
30	Piquete a Itajubá	1912 — 26 de junho.	Decreto n. 9.638 — Approva os estudos definitivos desta estrada, com extensão de 64.366 ^m ,46 e respectivo orçamento de 8.233:631\$754. (<i>Diario Official</i> de 29 de junho de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 2.776 — Autoriza o Presidente da Republica abrir o credito especial de 31:303\$544, afim de indemnizar o engenheiro chefe da Commissão de estudos desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 22 de janeiro de 1913.)
		1913 — 24 de janeiro.	Portaria — Approvando as condições geraes e especificações para construção desta estrada, de que trata o art. 34 da lei 2.544, de 4 de janeiro de 1911 revigorado pelo art. 92 da lei 2.738, de 4 de janeiro de 1913. (<i>Diario Official</i> de 29 de janeiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.086 — Abre o credito extraordinario de 70:000\$, para os trabalhos preliminares concernentes aos estudos desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 9 de junho.	Aviso declarando que foi expedido aviso á Inspector Federal das Estrada referente as modificações e tabella de preços a que se refere o edital de concorrência para construção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 5 de novembro	Decreto n. 2.821 — Autoriza o Poder Executivo abrir credito extraordinario de 60:000\$ para occorrer despezas com os trabalhos preliminares concernent aos estudos desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1913.)

N.º DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 5 de novembro	Decreto n. 10.545 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 60:000\$ para as despezas com os trabalhos préliminares concernentes aos estudos desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 7 novembro de 1913.)
31	Recife a Pedras de Fogo	1913 — 17 de dezembro	Decreto n. 10.613 — Approva os estudos e o orçamento de 6.789:845\$001, da estrada de ferro do Recife a Pedras de Fogo, no Estado da Parahyba, na parte comprehendida entre Recife e Itambé, com a extensão de 130k ^m ,900. (<i>Diario Official</i> de 19 de dezembro de 1913.)
32	Rêde Bahiana	1885 — 4 de julho . .	Decreto n. 9.455 — Approva provisoriamente as condições regulamentares e tarifas da Central da Bahia.
		1888 — 24 de fevereiro	Portaria approvando as condições regulamentares e tarifas da E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
		1894 — 21 de maio . .	Decreto n. 1.717 — Approva as novas tarifas e instruções regulamentares da E. F. do S. Francisco.
		1897 — 3 de fevereiro	Portaria approvando as bases para alterações das tarifas em vigor e adopção da taxa novel na E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
		1897 — 26 de maio . .	Portaria approvando provisoriamente as alterações feitas nas tarifas e instruções regulamentares desta estrada, approvadas pela portaria de 24 de fevereiro de 1888.
		1897 — 19 de julho .	Decreto n. 2.353 — Approva definitivamente as bases das tarifas desta estrada.
		1899 — 3 de janeiro.	Decreto n. 3.187 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor na Central da Bahia.
		1900 — 23 de janeiro.	Decreto n. 3.565 — Contracta com o engenheiro Miguel de Teive e Argolo o arrendamento definitivo da Estrada de Ferro S. Francisco.
		1900 — 26 de janeiro.	Contracto de arrendamento desta estrada.
		1900 — 17 de fevereiro	Portaria approvando as alterações nas instruções regulamentares, pauta e tarifas da estrada.
		1901 — 25 de junho .	Decreto n. 4.058 — Approva o contracta para arrendamento provisorio da E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó, com os engenheiros Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e Austríliano Honorio de Carvalho.
		1901 — 27 de junho .	Contracto para o arrendamento provisorio desta estrada e ramal.
		1901 — 12 de setembro	Aviso n. 10 — Approva as modificações no horario em vigor na E. F. S. Francisco, approvado por aviso n. 4, de 22 de julho de 1898.
		1901 — 30 de dezembro	Decreto n. 4.299 — Approva o contracto para o arrendamento provisorio da E. F. Central da Bahia.
		1902 — 8 de janeiro .	Contracto para o arrendamento provisorio desta estrada.
		1902 — 22 de fevereiro	Aviso n. 4 — Modifica o horario dos trens em vigor na E. F. de S. Francisco.
		1902 — 28 de julho . .	Aviso n. 10 — Approva pauta e tarifas a vigorarem nesta estrada.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1902 — 21 de outubro	Aviso n. 47 — Autoriza o abatimento de 20 % n fretes das tarifas 6, 7, 8 e 9, calculados sobre a ba invariavel de 11 dinheiros por mil réis, em favor d generos de exportação provenientes da zona sert neja, á distancia de quatro leguas do eixo da linh da estação de Tapéra para cima, na E. F. Centri da Bahia.
1903 — 13 de março.	Aviso n. 4 — Classifica provisoriamente na tarifa 7 cobre nacional preparado no interior do Estad mantendo-se para o cobre em chapas e vergalho a classificação actualmente em vigor na tarifa E. F. S. Francisco.
1904 — 17 de março.	Aviso n. 2 — Reduz de 30 % a tarifa de generos primeira necessidade transportados pela E. Central da Bahia.
1904 — 17 de março.	Aviso n. 2 — Regula o transporte de agua na E. F. S Francisco e reduz de 30 % a tarifa para gener de primeira necessidade.
1904 — 19 de maio. .	Portaria approvando as instrucções para estudos de nitivos da Estrada de Ferro do Timbó, no Esta da Bahia, á cidade de Propriá, no Estado Sergipe.
1904 — 7 de julho. .	Aviso n. 7 — Resolve fazer cessar a redução de tari para os generos de primeira necessidade, adopta pelo aviso n. 2, de 17 de março do corrente ann na E. F. S. Francisco.
1904 — 19 de agosto.	Aviso n. 4 — Altera a praxe seguida na interpretaç do art. 117 das condições regulamentares E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
1907 — 3 de outubro.	Decreto n. 6.671 — Approva os estudos e orçamento E. F. Timbó a Propriá. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1907.)
1907 — 24 de outubro.	Decreto n. 6.701 — Abre o credito de 200:000\$ pa conclusão dos estudos desta estrada, até entronc com a Central de Alagoás. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1907.)
1908 — 8 de fevereiro.	Aviso n. 9 — Approva o orçamento organizado pe arrendatarios da E. F. S. Francisco, para as d peças de custeio no corrente exercicio, na imp tancia total de 1.333:604\$360. (<i>Diario Official</i> de 9 de fevereiro de 1908.)
1908 — 30 de julho .	Decreto n. 7.049 — Abre ao Ministerio da Viaçã credito de 220:000\$ para indemnização ao Est. de Sergipe de igual quantia fornecida ao Gove Federal para despesas com os estudos da E. F. Tim a Propriá. (<i>Diario Official</i> de 2 de agosto de 1908.)
1908 — 30 de setembro	Aviso n. 123 — Autoriza os arrendatarios estabelec numa parada no povoado de Carrapichel, na E. F. Francisco.
1908 — 12 de novembro	Decreto n. 7.171 — Autoriza a construcção da E. Timbó a Propriá. (<i>Diario Official</i> de 28 de janeiro de 1909.)
1909 — 29 de janeiro.	Decreto n. 7.308 — Approva as clausulas para nova do contracto de arrendamento definitivo da Estrad de Ferro S. Francisco e para o contracto de ar damento provisório da Estrada de Ferro Bahia S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos q forem entregues ao trafego do prolongamento Timbó a Propriá e da Estrada de Ferro Centra Bahia. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1909.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 29 de janeiro.	Alterações nas instrucções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro do S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, Ramal de Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 janeiro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio de 1909.)
		1909 — 41 de junho.	Decreto n. 7.440 — Transfere para a razão social Austriano de Carvalho & Comp. o contracto para construcção da E. F. Timbó a Propriá. (<i>Diario Official</i> de 20 de junho de 1909.)
		1909 — 19 de agosto.	Decreto n. 7.509 — Transfere para a Companhia Viação Geral da Bahia o contracto de arrendamento das estradas de ferro federaes, de que trata o decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 25 de agosto de 1909.)
		1909 — 27 de agosto.	Publicação no <i>Diario Official</i> do contracto para construcção da E. F. Timbó a Propriá.
		1909 —	Aviso autorizando a substituição do fio de cobre pelo de ferro galvanizado na linha telegraphica desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 10 de novembro de 1909.)
		1910 — 23 de outubro.	Decreto n. 8.321 — Autoriza a revisão do contracto approved pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, para o fim de ser constituida a rêde de viação ferrea federal da Bahia.
		1910 — 5 de novembro	Aviso n. 24 — Autoriza as reduções de 25 % por transporte em vagon completos de kerozene e gado, este quando despachado em trens de lotação nunca inferior a 12 vagões, na Estrada de Ferro Central da Bahia.
		1911 — 29 de março.	Officio ao director desta repartição communicando que deixa de ser approved o fornecimento do material rodante e approvando o orçamento para a redução da bitola a um metro entre trilhos, linha telegraphica com apparatus Morse e modificações de obras de arte com alteraçoes e especificaçoes que determina. Este officio determina ainda outras providencias e resoluções. (<i>Diario Official</i> de 1 de abril de 1911.)
		1911 — 31 de março.	Decreto n. 8.628 — Autoriza a revisão do contracto de 31 de outubro de 1910, lavrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, na conformidade do decreto n. 8.321, de 23 de outubro do mesmo anno. (<i>Diario Official</i> de 4 e 5 de abril de 1911.)
		1911 — 8 de maio . .	Decreto n. 8.707 — Abre o credito de 600:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de viação ferrea da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1911.)
		1911 — 21 de junho .	Decreto n. 8.794 — Autoriza a emissão de titulos no valor de francos 60.000.000, de juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a Companhia Viação Geral da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 23 de junho de 1911.)
		1911 — 23 de agosto.	Decreto n. 8.918 — Abro o credito de 400:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 25 de agosto de 1911.)
		1911 — 30 de agosto.	Decreto n. 8.939 — Concede autorização á <i>Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien</i> para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 2 de setembro de 1911.)
		1911 — 4 de outubro .	Decreto n. 9.005 — Approva o orçamento na importancia maxima de 4.623:728\$332 das despesas relativas

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

	a diversas obras a executar na Estrada de Ferro Bahia a Alagoinhas. (<i>Diario Official</i> de 17 de outubro de 1911.)
1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.029 — Transfere para a <i>Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien</i> o contracto celebrado com a Companhia Viação Geral Bahia por decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 17 e 20 de outubro de 1911.)
1911 — 14 de outubro.	Decreto n. 9.005 A — Approva o orçamento na importância de 4.623:728\$332 das despesas relativas substituição da via permanente da linha de Alagoinhas até ao rio S. Francisco. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.)
1911 — 3 de novembro	Decreto n. 9.077 — Approva os estudos definitivos referentes ao ramal de Timbó a Cipó, partindo da estação de Aporá, nesta estrada, na extensão de 14,483:295\$983. (<i>Diario Official</i> de 11 de novembro de 1911.)
1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.103 — Proroga até 30 de novembro o prazo a que se refere a clausula XLIII do contracto approved pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1911.)
1911 — 16 de novembro	Decreto n. 9.122 — Proroga até 31 de dezembro de 1911 o prazo a que se refere o n. 51, da clausula do contracto approved pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1911.)
1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.229 — Abre o credito de 200:000\$ para estudos dos prolongamentos e ramaes da rede vição ferrea da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1911.)
1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.251 — Approva a nova tarifa e instrucções regulamentares para toda a rede. (<i>Diario Official</i> de 6 de janeiro de 1912.)
1911 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.278 — Autoriza a aquisição da Estrada Ferro Bahia e Minas e subsequente incorporação a esta rede. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.)
1911 — 30 de dezembro	Aviso n. 200 — Declara que sendo insufficientes planos e orçamentos apresentados para construcção das officinas da rede, de accordo com o contracto deve a companhia apresentar, em substituição, planos e orçamentos para a restauração das officinas de Periperi, melhoramentos nas de Amarary Central da Bahia, e bem assim dos depositos machinas em Calçada, Alagoinhas, Queimados, Ranga e em duas estações da Central da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 3 de janeiro de 1912.)
1911 — 31 de dezembro	Termo de accordo autorizando aquisição da E. F. B. e Minas e subsequente incorporação a esta rede. (<i>Diario Official</i> de 10 de janeiro de 1912.)
1912 — 4 de janeiro.	Aviso n. — Autorizando que seja levado á conta capital a quantia de 23:500\$ pela aquisição de cinco caixas d'agua e um motor. (<i>Diario Official</i> de 6 de janeiro de 1912.)
1912 — 14 de fevereiro	Decreto n. 9.366 — Abre o credito de 600:000\$, para estudos dos prolongamentos e ramaes da rede. (<i>Diario Official</i> de 17 de fevereiro de 1912.)
1912 — 29 de fevereiro	Decreto n. 9.408 — Approva a planta para modificação das obras d'arte da linha de Bahia a Alagoinhas. (<i>Diario Official</i> de 14 de março de 1912.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1912 — 6 de março .	Decreto n. 9.419 — Approva a planta para construção da estação de Camassary e orçamento de 21:071\$393. (<i>Diario Official</i> de 14 de março de 1912.)
1912 — 13 de março .	Decreto n. 9.444 — Proroga até 31 do corrente mez o prazo a que se refere o n. 5 da clausula I do contracto approved pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1912.)
1912 — 22 de março.	Aviso n. 29 — Autoriza a «Compagnie des Chemins de Fer Fédéreaux de l'Est Brésilien» desmontar o material rodante da Central da Bahia, que for considerado imprestavel, ficando o que for aproveitavel como sua propriedade para ser applicado no concerto do material rodante da companhia e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1912.)
1912 — 22 de março.	Aviso n. 30 — Autoriza a aquisição de quatro gyradores para a linha de Alagoinhas ao S. Francisco. (<i>Diario Official</i> de 23 de março de 1912.)
1912 — 17 de abril. .	Decreto n. 9.522 — Approva os estudos definitivos do trecho de 50 kilometros da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e orçamento de 2.005:925\$527. (<i>Diario Official</i> de 19 de abril de 1912.)
1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 53 — Autoriza a despeza de 29:917\$066 para despezas* de baldeação das mercadorias em Matta de S. João, durante os trabalhos de redução da bitola entre Bahia e Alagoinhas, relativa a construção de seis vagões para condução de trilhos. (<i>Diario Official</i> de 24 de abril de 1912.)
1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 56 — Approva os modelos e especificações para os carros dormitórios, restaurants e frigorificos para o serviço dos trens nocturnos entre Bahia e Alagoinhas. (<i>Diario Official</i> de 24 de abril de 1912.)
1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.557 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 60 a 102,600 da linha do ramal de Timbó (Cajueiro a Sipó) e o orçamento do 1.897:396\$357. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1912.)
1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.560 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 40 a 60 da linha do ramal de Timbó (Cajueiro a Sipó) e orçamento de 806:188\$718. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1912.)
1912 — 15 de maio. .	Decreto n. 9.581 — Abre o credito de 600:000\$, para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rede. (<i>Diario Official</i> de 19 de maio de 1912.)
1912 — 16 de maio. .	Aviso n. 65 — Autoriza a venda de 100 toneladas de trilhos usados, ao preço de 100\$ cada tonelada. (<i>Diario Official</i> de 19 de maio de 1912.)
1912 -- 22 de maio. .	Decreto n. 9.590 — Approva os estudos definitivos do trecho de 50 kilometros da linha de Machado Portella a Carinhonha, e orçamento de 2.468:236\$754. (<i>Diario Official</i> de 28 de maio de 1912.)
1912 — 29 de maio. .	Decreto n. 9.597 — Approva os estudos definitivos da linha de Villa Nova a Jacobina na extensão de 118.320 metros e orçamento de 6.511:133\$977. (<i>Diario Official</i> de 1 de junho de 1912.)
1912 — 13 de junho .	Decreto n. 9.615 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 100 da secção Gravatá — Arassuahy, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal, e o orçamento de 3.043:190\$678. (<i>Diario Official</i> de 16 de junho de 1912.)

NÚMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1912 — 26 de junho .	Decreto n. 9.636 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 0 a 30 do ramal de Bandeir de Mello a Brotas, na Central da Bahia, e orçamento de 2.402:154\$752. (<i>Diario Official</i> de 29 de junho de 1912.)
1912 — 26 de junho .	Decreto n. 9.637 — Approva os estudos definitivos referentes ao 1º trecho de 30 kilometros da linha ligação da E. F. S. Francisco com a E. F. Central da Bahia e orçamento de 1.969:460\$018. (<i>Diario Official</i> de 29 de junho de 1912.)
1912 — 27 de junho .	Aviso n. 83 — Approva os preços do material a que refere a clausula VII § 3º do decreto n. 8.648, 31 de março de 1911, referente ao contracto arrendamento e construção desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 28 de junho de 1912.)
1912 — 2 de julho .	Aviso n. 88 — Autoriza a immediata encomenda material rodante destinado á Central da Bahia e maes, reduzida a bitola entre trilhos para um metro. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1912.)
1912 — 2 de julho .	Aviso n. 89 — Autoriza que seja pago á Companhia constructora o preço de 6\$ por tonelada de material metallico transportado em saveiro da Bahia á Ilho da Choeira, devendo, porém, para a fixação definitiva do preço ser observado o que estabelece o contracto. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1912.)
1912 — 10 de julho .	Decreto n. 9.655 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 100 da linha de B. Jesus dos Meiras a Tremedal e orçamento de 2.264:732\$850. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1912.)
1912 — 10 de julho .	Decreto n. 9.658 — Approva os estudos definitivos de prolongamento da Central da Bahia, de Machado Portella a Carinhanha, dos kilometros 50 a 100 e orçamento de 2.091:153\$109. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1912.)
1912 — 10 de julho .	Decreto n. 9.660 — Approva os estudos definitivos de prolongamento da Central da Bahia, de Machado Portella a Carinhanha, dos kilometros 100 a 200 e orçamento de 4.718:170\$789. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1912.)
1912 — 13 de agosto .	Aviso n. 111 — Autoriza a construção de um desvio para estação de Malombé, ramal de Timbó, e approva o projecto e orçamento de 4:003\$482. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1912.)
1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.718 — Approva os estudos definitivos de ramal de Campo Formozo na extensão de 9.740 metros e orçamento de 479:490\$611. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1912.)
1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.719 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 100 a 150, a partir de Al. sually, na linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento de 3.024:089\$859. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1912.)
1912 — 16 de agosto .	Aviso n. 113 — Manda sustar a locação e fazer estudos de nova variante pela margem do Itapicuru, no trecho de Cajueiro a Sipó, do prolongamento da Timbó. (<i>Diario Official</i> de 17 de agosto de 1912.)
1912 — 4 de setembro .	Decreto n. 9.754 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 68 e 100 a 200, a parte de Jacobina, da linha de ligação das estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e os respectivos orçamentos de 776:838\$753 e 4.657:931\$8. (<i>Diario Official</i> de 7 de setembro de 1912.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.771 — Approva os estudos definitivos para construcção da linha, no ramal de Feira de Santa Anna, passando directamente por S. Gonçalo e orçamento de 383:403\$036. (<i>Diario Official</i> de 22 de setembro de 1912.)
		1912 — 27 de setembro	Aviso n. 123 — Estabelece o modo de contagem dos prazos para entrega dos estudos das linhas desta rede e da rede Ceará-Piauhy. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro	Decreto n. 9.790 — Approva os estudos definitivos, referentes aos kilometros 200 a 385+500 da linha de Machado Portella a Carinhonha e o orçamento de 7.621:653\$281. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro	Decreto n. 9.791 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 100 a 175+200, da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e o orçamento de 2.773:587\$075. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro	Decreto n. 9.792 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 150 a 331+600, a partir de Arassuahy, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento na importancia de 9.304:541\$664. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1912.)
		1912 — 8 de outubro	Aviso n. 125 — Declara, para os fins convenientes, em additamento ao aviso n. 89, de 2 de julho do corrente anno, que approva o preço de 6\$ por tonelada para o transporte de material metalico da Bahia a Cachoeira, correndo por conta da Companhia o trabalho de carga e descarga. (<i>Diario Official</i> de 9 de outubro de 1912.)
		1912 — 9 de outubro	Decreto n. 9.815 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 200 a 231+177 ^m ,90, a partir de Jacobina, da linha de ligação das estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e o orçamento de 1.332:885\$325. (<i>Diario Official</i> de 12 de outubro de 1912.)
		1912 — 31 de outubro	Decreto n. 9.850 — Approva os estudos definitivos do trecho final de 107 ^{km} ,600 da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e o orçamento de 3.637:091\$148. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1912.)
		1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.861 — Abre o credito de 740:000\$ para conclusão dos estudos dos prolongamentos e ramaes desta rede. (<i>Diario Official</i> de 9 de novembro de 1912.)
		1912 — 13 de novembro	Decreto n. 9.875 — Approva as reduções de fretes para certos artigos desta rede. (<i>Diario Official</i> de 19 de novembro de 1912.)
		1912 — 13 de novembro	Decreto n. 9.879 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 135+500 metros do ramal de Bandeira de Mello a Bretas, na Central da Bahia, e orçamento de 3.232:757\$838. (<i>Diario Official</i> de 17 de novembro de 1912.)
		1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.931 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 0 a 49,500 metros, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento de 3.884:463\$134. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1912.)
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.946 — Proroga por 18 mezes o prazo marcado na clausula VI do contracto a que se refere o decreto n. 7.471, de 12 de novembro de 1908, para conclusão da construcção da E. F. Timbó e Propriá. (<i>Diario Official</i> de 3 de janeiro de 1913.)

NÚMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ENTRADAS

DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS ETC.

Datas

Ementas

1912 — 30 de dezembro

Aviso — Despacho ao requerimento em que Austriano de Carvalho & Comp., reclama o pagamento de medições de trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, excedentes do preço de 38:500\$ por kilometro:

« As obras accrescidas, cujo pagamento se pede são de ordem a alterar profundamente o projecto approved pelo decreto n. 6.671, de 3 de outubro de 1907, clausula I, n. 1.

Nem a fiscalização podia aceitar ou mandar executar trabalhos de vulto sem prévio conhecimento da autoridade competente, tanto mais quanto se a expressamente determinado o preço maximo kilometrico na importancia de 38:500\$000.

Accresce ainda que o disposto na clausula VII do contracto assegura ao Governo poder alterar os projectos, não cabendo por isso ao contractante direito algum á indemnização.

Deve ser, entretanto, apurada a importancia a pagar de accôrdo com a clausula XV e relativa a augmentos do material rodante e edificios.

Na parte relativa, porém, ao accrescimento de trabalhos e volume de material devidos ás alterações introduzidas nos perfis e traçados devidamente provados, não autorizo pagamento algum sem que o contractante demonstre positivamente a existencia das obras effectuadas a maior pedindo pagamento fóra do contracto, que tem de ser respeitado por ambas as partes, tanto mais quanto se trata de quantias avultadas reclamadas ao erario, contrariando abertamente disposições expressas do contracto assignado. Devolva-se o presente processo a Inspectoria Federal das Estradas para os devidos fins devendo, dizer com urgencia se este Ministerio autorizou a execução das obras não contempladas no orçamento approved.»

(Diario Official de 31 de dezembro de 1912.)

1913 — 8 de janeiro.

Decreto n. 9.992 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 385 + 500 metros a 562 + 500 metros do prolongamento da Central da Bahia Machado Portella a Carinhanha, e o orçamento de 7.241:681\$872.

(Diario Official de 12 de janeiro de 1913.)

1913 — 6 de fevereiro

Decreto n. 10.045 — Abre o credito de 500:000\$ para o prolongamento da E. de F. de Alagoinha a Joazeiro á cidade de Therezina.

(Diario Official de 8 de fevereiro de 1913.)

1909 — 26 de fevereiro

Decreto n. 10.096 — Approva os estudos definitivos da variante de Craunam, na linha da ligação das estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e o orçamento de 1.825:264\$804.

(Diario Official de 1 de março de 1913.)

1913 — de 26 fevereiro

Decreto n. 10.097 — Incorpora a Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia á esta rede.

(Diario Official de 1 de março de 1913.)

1913 — 12 de março...

Decreto n. 10.123 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 175 + 200 metros a 297 + 627^m, 30, da linha Bom Jesus dos Meirinhos Tremedal, e o orçamento de 7.763:746\$310.

(Diario Official de 14 de março de 1913.)

1913 — 12 de março...

Officio n. 37 — Autorizando a companhia firmar contracto com Almeida Castro & Comp. para o transporte de pedras e paralelepipedos na Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco.

(Diario Official de 15 de março de 1913.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ENTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 19 de março...	Aviso n. 16 — Autoriza proceder-se a estudos definitivos do trecho de Barra a Brotas; devendo a construção do mesmo trecho ser iniciada logo que forem atacados os trabalhos do trecho compreendido entre Bandeira de Mello e Brotas. (<i>Diario Official</i> de 20 de março de 1913.)
		1913 — 11 de abril...	Aviso n. 25 — Autoriza a construção de dois curraes, um em Malombé, ramal do Timbó e outro em Barração, na linha de Timbó a Propriá, devendo a despeza de 706\$656 ser levada á conta do capital. (<i>Diario Official</i> de 15 de abril de 1913.)
		1913 — 18 de abril...	Portaria — Autoriza a companhia cobrar 20% de supplemento por hora de serviço nocturno, comprehendido das 6 da tarde ás 6 da manhã, para trens especiaes, salvo ter sido o horario determinado por conveniencia do proprio serviço da estrada. (<i>Diario Official</i> de 26 de junho de 1913.)
		1913 — 9 de maio....	Aviso n. 51 — Autoriza a companhia emittir bilhetes especiaes de assignatura de ida e volta, intransferiveis, validos por um mez, destinados aos seus empregados residentes nos snburbios da capital, equivalente a 30 passagens de ida e volta e com 75 % de abatimento. (<i>Diario Official</i> de 20 de maio de 1913.)
		1913 — 15 de maio...	Decreto n. 10.223 — Approva os estudos definitivos do ramal de Morro do Chapéo, da linha de ligação das Estradas de Ferro S. Francisco e Central da Bahia e orçamento de 3.803:173\$591. (<i>Diario Official</i> de 18 de maio de 1913.)
		1913 — 20 de maio...	Aviso n. 52 — Approva a tabella das taxas a cobrar pela descarga de mercadorias, por conta de particulares, na ponte de desembarque da estação da Calçada. (<i>Diario Official</i> de 21 de maio de 1913.)
		1913 — 30 de maio...	Aviso n. 54 — Autoriza a venda em hasta publica do material rodante imprestavel da Central da Bahia e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 4 de junho de 1913.)
		1913 — 7 de junho..	Aviso n. 59 — Estabelece a taxa de 2\$ por tonelada para as despesas de carga e descarga na ponte do trafego da estação da Calçada para o material destinado á construção das linhas novas, com o abatimento de 75 % no caso do serviço ser feito pelo pessoal da construção. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 13 de junho..	Aviso n. — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede pagamento dos estudos definitivos de Theophilo Ottoni a Tremedal, visto os estudos approvados terem sido effectuados por engenheiros e pessoal do Governo. (<i>Diario Official</i> de 14 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho..	Aviso n. 72 — Autoriza a construção de um muro de arrimo, destinado a amparar a casa n. 1 em Peri-peri, até o maximo de 600\$953, que deve ser levada á conta de custo. (<i>Diario Official</i> de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 25 de junho..	Decreto n. 10.296 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 49 + 500 a 140 + 629,60 da secção Theophilo Ottoni-Gravatá, da linha Theophilo Ottoni a Tremedal e o respectivo orçamento de..... 7.844:946\$696. (<i>Diario Official</i> de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 27 de junho..	Aviso n. — Indefere o requerimento em que a companhia pede seja instituido o tribunal arbitral,

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			por não se conformar com o despacho proferido sobre o pedido de pagamento de contas relativas a estudos feitos em duas linhas a seu cargo. (<i>Diario Official</i> de 1 de julho de 1913.)
		1913 -- 2 de julho...	Decreto n. 10.315 -- Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 0 a 50 da secção Gravata Arassuahy da linha de Theophilo Ottoni a Tremed e orçamento de 4.057:841\$563. (<i>Diario Official</i> de 5 de julho de 1913.)
		1913 -- 9 de julho....	Decreto n. 10.328 -- Approva a tabella de preços complementar à do contracto de construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá. (<i>Diario Official</i> de 20 de julho de 1913.)
		1913 -- 22 de julho...	Aviso n. 89 -- Autoriza o contracto com Magalhães & C para o transporte sobre as linhas da Usina Pitang dos vagões que forem requisitados para expedição ou recepções de suas mercadorias. (<i>Diario Official</i> de 23 de julho de 1912.)
		1913 -- 11 de agosto..	Aviso n. 98 -- Autoriza a companhia enviar para Carvellas, afim de servir na Estrada de Ferro de Bahia e Minas o material que relaciona e está sendo recebido para a Central da Bahia, em virtude da autorização dada em aviso n. 88, do 2 de julho do 1912 e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1913.)
		1913 -- 13 de agosto..	Decreto n. 10.396 -- Approva o orçamento suplementar para os trabalhos de reconstrução da linha de S. Francisco, na importancia de 95:936\$370. (<i>Diario Official</i> de 31 de agosto de 1913.)
		1913 -- 13 de agosto..	Decreto n. 10.399 -- Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 135,50 a 326,000, da linha de Bandeira de Mello a Brotas e bem assim o orçamento de 10.092:094\$740. (<i>Diario Official</i> de 22 de agosto de 1913.)
		1913 -- 18 de agosto..	Aviso n. 110 -- Indeferindo o pedido de passagens gratuitas para os trabalhadores da companhia. (<i>Diario Official</i> de 20 agosto de 1913.)
		1913 -- 21 de agosto..	Aviso n. 116 -- Divide em dois grupos, para os fins estatística, as estradas que fazem parte desta rede. (<i>Diario Official</i> de 23 de agosto de 1913.)
		1913 -- 21 de agosto..	Aviso n. 117 -- Torna extensivo ao material rodante destinado à Estrada de Ferro Central da Bahia o preço de 6\$ por tonelada fixado pelo aviso n. 125, de 8 de outubro de 1912, para o material metallico a ser empregado na ligação das estradas de ferro de S. Francisco e Central da Bahia, sendo as despesas de carga e descarga exclusivamente por conta da companhia. (<i>Diario Official</i> de 23 de agosto de 1913.)
		1913 -- 23 de agosto..	Aviso n. 124 -- Autoriza a companhia, sem prejuizo de seu serviço, ceder por empréstimo, à Companhia de Docas do Porto de Bahia, 1.500 trilhos e accessorio. (<i>Diario Official</i> de 27 de agosto de 1913.)
		1913 -- 26 de agosto..	Aviso n. 125 -- Indeferindo o requerimento em que a Companhia pede autorização para realizar a redeção da bitola de todo o ramal de Feira de Santana, inclusive o trecho entre os kilometros 19,680 e 28.447, m20 e approvação do orçamento correspondente à redução do referido trecho, determinando que seja activada a construção da passagem directa pela cidade de S. Gonçalo. (<i>Diario Official</i> de 28 de agosto de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1913 — 1 de setembro.	Aviso n. — Indefere o requerimento pedido o restabelecimento do serviço do trollys para passageiros, na Central da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 4 de setembro de 1913.)
1913 — 24 de setembro	Aviso n. 137 — Determina que nos casos de requisição pelos expedidores de vagões especiais para transportes de lanchas automoveis, etc. e quando não puder dispôr de outros carros que os de 20 toneladas, fica a companhia autorizada a cobrar pelo transporte alludido o frete proporcional á capacidade occupada e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 26 de setembro de 1913.)
1913 — 26 de setembro	Aviso n. 136 — Autoriza a construcção de um abrigo para suinos e lanigeros, devendo a despeza apurada, até o maximo de 1:471\$625 ser levada á conta do capital. (<i>Diario Official</i> de 27 de setembro de 1913.)
1913 — 26 de setembro	Aviso n. 138 — Autoriza a construcção de uma parada com desvio, na Fazenda Riachão, entre as estações Salgado e Boquim, na Estrada de Ferro Timbó a Propriá, devendo a despeza maxima de 7:787\$202 ser paga aos empreiteiros, como serviço extraordinario. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1913.)
1913 — 27 de setembro	Aviso n. 140 — Resolve considerar pontos de parada as actuaes estações Candeal, Cruz do Medrado, Serra Grande, Santo Antonio, Pinheiro e Jacaré, na Central da Bahia, e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1913.)
1913 — 30 de setembro	Aviso n. 143 — Approva o projecto de contracto entre a companhia e a empreza constructora da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, para regularização do transporte de materiaes, circulação dos trens e aluguel de material, na Estrada de Ferro de Timbó a Propriá. (<i>Diario Official</i> de 1 de outubro de 1913.)
1913 — 14 de outubro	Aviso n. 150 — Autoriza a companhia destacar parte do material que está sendo recebido para a Central da Bahia, em virtude do aviso n. 88, de 2 de julho de 1912, e envia-o afim de servir na Estrada de Ferro Bahia e Minas, ficando, outrossim, autorizada a companhia importar material de modo a compensar o material destacado, que deverá estar na Bahia dentro de um anno. (<i>Diario Official</i> de 16 de outubro de 1913.)
1913 — 14 de outubro	PORTARIA — Approvando quadro e tabella de vencimentos e salarios do pessoal das estradas em trafego e arrendadas a esta companhia. (<i>Diario Official</i> de 1 de novembro de 1913 e rectificação no de 5 do mesmo mez e anno.)
1913 — 13 de novembro	Aviso n. 163 — Approva a multa de 9:400\$ imposta aos empreiteiros da construcção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, por não terem concluido, no prazo fixado, a construcção do trecho entre Barracão e Aracajú. (<i>Diario Official</i> de 14 de novembro de 1913.)
1913 — 26 de novembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia pede para ser incluída nas medições do mez de agosto a quantia de 2:970\$910, de despezas de desapropriações. (<i>Diario Official</i> de 28 de novembro de 1913.)
1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.582 — Approva os projectos das obras de reparação no primeiro trecho (Ponta da Areia a Presidente Bueno) da Estrada de Ferro Bahia e Minas, comprehendido o acrescimo do material de tracção, e orçamento de 2.685:934\$618. (<i>Diario Official</i> de 4 de dezembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 29 de novembro	Aviso n. 170 — Declara que pelo dec. 10.582, de 2 de novembro do corrente anno, foi approvedo o projecto de reparação no primeiro trecho da Estrada de Ferro Bahia a Minas, e que o acrescimo do material é o discriminado no aviso n. 150, de 15 de outubro proximo findo, que modificou o dec. n. 98, de 11 de agosto ultimo. (<i>Diario Official</i> de 5 de dezembro de 1913.)
		1913 — 29 de novembro	Aviso n. 171 — Autoriza a construcção de um abrigo para automoveis, sendo a despeza até o maximo de \$1:027\$232 levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 5 de dezembro de 1913.)
		1913 — 18 de dezembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia pede para levar á conta de capital as despezas feitas com as festas de inauguração da linha de Aracajú, a qual deve correr por conta exclusiva da requerente. (<i>Diario Official</i> de 20 de dezembro de 1913.)
		* * *	
33	Rêde Ceará-Plauhy (The South American Railway Construction Company, limited.)	1897 — 25 de setembro	Contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Sobral.
		1897 — 28 de setembro	Decreto n. 429 — Contracta com o engenheiro João Thomé de Saboya e Silva e Vicente Saboya de Albuquerque o arrendamento desta estrada.
		1898 — 17 de março .	Decreto n. 2.836 — Contracta com o engenheiro Alfredo Novis o arrendamento da Estrada de Ferro Baturité.
		1898 — 12 de abril .	Contracto de arrendamento desta estrada.
		1898 — 14 de abril .	Portaria, approvando as suas tarifas.
		1901 — 22 de abril .	Decreto n. 4.000 -- Approva as condições regulamentar e bases das tarifas da Estrada de Ferro de Sobral.
		1901 — 12 de agosto .	Aviso n. 8 — Approva o horario dos trens da Estrada de Ferro Baturité.
		1903 — 5 de agosto .	Portaria, dando instruções para a construcção do prolongamento desta estrada.
		1903 — 17 de agosto .	Aviso n. 2 — Autoriza a redução de 25 % na tarifa de farinha de mandioca e 10 % na de arroz, feijão, assucar, milho, farinha de trigo, xarque, carne de sol, peixe secco e sal.
		1905 — 4 de julho .	Decreto n. 1.347 — Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Sobral, desde Camocim até Therezina, lançando um ramal em direcção a Amarração e dando outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 6 de julho de 1905.)
		1906 — 15 de fevereiro	Portaria, approvando as instruções para os estudos e prolongamento da estrada até a cidade de Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarração. (<i>Diario Official</i> de 24 de fevereiro de 1906.)
		1906 — 6 de março .	Decreto n. 5.913 — Transfere o contracto de arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité para a Companhia social Novis & Porto. (<i>Diario Official</i> de 14 de março de 1906.)
		1906 — 14 de novembro	Aviso n. 7 — Approva as reduções nas tarifas em vigor nesta estrada.
		1907 — 3 de julho .	Aviso n. 5 — Autoriza o reconhecimento do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Central de Pernambuco, de accordo com o que foi estudado e proposto em 1892. (<i>Diario Official</i> de 4 de julho de 1907.)

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 — 4 de julho . .	Aviso n. 6 — Autoriza o reconhecimento de uma linha ferrea, que partindo de Quixeramobim, na Baturité, venha ligar-se ao prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1907.)
		1907 — 13 de julho . .	Aviso n. 7 — Approva o novo horario para os trens de passageiros e mixtos da Estrada de Ferro de Baturité.
		1907 — 14 de novembro	Decreto n. 6.734 — Autoriza o contracto para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral a partir de Ipu até Cratheús. (<i>Diario Official</i> de 7 de dezembro de 1907.)
		1908 — 16 de janeiro.	Decreto n. 6.829 — Abre o credito de 30:000\$ para occorrer ás despesas do exercicio de 1907 com o prolongamento desta estrada até Therezina. (<i>Diario Official</i> de 28 de janeiro de 1908.)
		1908 — 18 de janeiro.	Portaria revogando a de 6 de junho de 1904, na parte que altera o art. 6º, das condições regulamentares, que regem a commissão do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. (<i>Diario Official</i> de 22 de janeiro de 1908.)
		1908 — 3 de fevereiro.	Aviso n. 8 — Declara que as despesas a fazer com o reconhecimento e estudos definitivos da linha ferrea de Quixeramobim a Cratheús, que irá ligar a Estrada de Ferro de Baturité á de Sobral, deve correr por conta da verba «Obras contra os efeitos da secca».
		1908 — 26 de março .	Aviso n. 35 — Autoriza a firma arrendataria da Estrada de Ferro de Baturité a adquirir, por conta do respectivo capital, o material rodante de que necessita e pelos preços do orçamento que apresenta, feitas algumas modificações. (<i>Diario Official</i> de 27 de março de 1908.)
		1908 — 27 de março .	Aviso n. 3 — Approva o orçamento, na importancia de 134:162\$500, a ser despendido com a compra do material rodante a que allude a clausula II do accôrdo de novembro de 1907 e aviso n. 17, da mesma data, para o prolongamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 28 de março de 1908.)
		1908 — 6 de agosto .	Decreto n. 7.060 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 14 kilometros e 600 metros, a contar de Ipu, do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1908.)
		1908 — 19 de novembro	Decreto n. 7.185 — Approva os estudos do prolongamento desta estrada, comprehendido entre a villa de Cratheús, no Estado do Ceará, e a cidade de Therezina, no Piauhv, na extensão de 323, 666 kilometros, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 12.574:378\$820. (<i>Diario Official</i> de 24 de novembro de 1908.)
		1908 — 26 de novembro	Decreto n. 7.197 — Approva, com modificações, o trecho de 46 kilometros e 200 metros, a contar do kilometro 14+600, do prolongamento da mesma estrada. (<i>Diario Official</i> de 3 de dezembro de 1908.)
		1909 — 27 de maio .	Decreto n. 7.427 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 58 kilometros e 900 metros do prolongamento até a villa Cratheús. (<i>Diario Official</i> de 4 de junho de 1909.)
		1909 — 30 de julho .	Aviso n. 4 — Autoriza o engenheiro-chefe do prolongamento a mandar proceder aos estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, de accôrdo com o traçado que propoz no relatório

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			apresentado em 10 de fevereiro do corrente anno bem assim de um ramal que partindo do ponto mais conveniente, se dirija á cidade de Icó.
		1909 — 26 de agosto .	Decreto n. 7.321 — Abre o credito de 250 contos de réis para occorrer ás despezas do prolongamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 1 de setembro de 1909.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.633 — Concede autorização á «The South American Railway Construction Company, limited» para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 6 de novembro de 1909.)
		1909 — 18 de novembro	Decreto n. 7.669 — Autoriza o contracto de arrendamento da Rêde Ceara-Piauhy e a construcção de algumas das estradas de ferro que a constituem. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1909.)
		1910 — 3 de fevereiro.	Decreto n. 7.842 A—Substitue as clausulas XXIX e XXX do dec. n. 7.669, de 18 de novembro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 20 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 4 de fevereiro.	Contracto com a South American Railway Constructions Company, Limited.
		1910 — 27 de abril .	Officio n. 53 — Aceita a revisão dos estudos da linha de Crathéus á Therezina, já approvados, de modo que os declives e as curvas fiquem de conformidade com os limites estipulados no contracto feito com esta companhia.
		1910 — 24 de maio .	Portaria — Approva as condições regulamentares e a bases das tarifas para a Rêde Ceara-Piauhy. (<i>Diario Official</i> de 12 de junho de 1910.)
		1910 — 4 de junho .	Portaria — Approvando as instrucções para o serviço de fiscalização. (<i>Diario Official</i> de 7 de junho de 1910.)
		1910 — 26 de julho .	Aviso n. 76 — Concede a prorrogação de 40 dias para apresentação dos estudos da 1ª secção do prolongamento da E. F. de Sobral, sendo tal prorrogação concedida por já estar quasi esgotado o prazo a que se refere o pedido feito em tempo.
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.307 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 51.700 metros do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, da rêde de viação Cearense, entre as estações de Iguatê e Cedro. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1910.)
		1910 — 26 de outubro	Aviso n. 18 — Autoriza o engenheiro chefe da comissão fiscal da rede Cearense mandar a «South American Railway Constructions Company» fazer o reconhecimento e estudos na região de Jardim, para a construcção de um ramal.
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.352 — Approva os estudos e orçamento de diversos trechos de estradas de ferro da rêde de viação Ceara-Piauhy. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1910.)
		1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.628 — Proroga por 18 mezes o prazo contractual para a conclusão das obras do trecho de Ipú a Crathéus da Estrada de Ferro de Sobral. (<i>Diario Official</i> de 2 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de maio . .	Decreto n. 8.711 — Autoriza a revisão do contracto de 4 de fevereiro de 1910 com a «South American Railway Constructions Company, limited,» na conformidade dos decs. ns. 7.669 e 7.842 A, de 18 de novembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 17 de maio de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1911 — 10 de julho . .	Decreto n. 8.825 — Abre o credito de 300:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes necessarios, da rêde Cearense. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1911.)
1911 — 30 de novembro	Decreto n. 9.168 — Autoriza a emissão de titulos no valor de £ 2.400.000, ou francos 60.000.000, do juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a <i>South American Railway Constructions Company</i> , (limited). (<i>Diario Official</i> de 3 de dezembro de 1911.)
1912 — 14 de fevereiro	Decreto n. 9.367 — Abre o credito de 300:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 17 de fevereiro de 1912.)
1912 — 23 de fevereiro	Aviso n. 13 — Approva a tomada de contas desta rêde, relativa ao 1º semestre de 1911. (<i>Diario Official</i> de 24 de fevereiro de 1912.)
1912 — 13 de março .	Aviso n. 17 — Autoriza a companhia importar o material correspondente às necessidades das linhas em trafego, na importancia de 1.462:698\$260, ouro. (<i>Diario Official</i> de 15 do março de 1912.)
1912 — 18 de abril . .	Portaria — Approvando as bases das tarifas de transporte e mandando adoptar as instruções regulamentares e as pautas a que se refere a portaria de 24 de maio de 1910. (<i>Diario Official</i> de 20 de abril de 1912.)
1912 — 24 de abril . .	Aviso n. 58 — Autoriza a companhia assentar um segundo fio telegraphico e installar os respectivos aparelhos entre as estações de Baturité e Miguel Calmon, devendo a despeza maxima de 25:367\$ ser levada à conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1912.)
1912 — 2 de maio . . .	Aviso n. 63 — Approva os typos de locomotivas — «10 Wheelcd» e «Consolidation» a serem empregadas nas linhas desta rêde.
1912 — 29 do maio . .	Decreto n. 9.598 — Revoga o dcc. n. 8.352, de 8 de novembro de 1910, na parte que approva a estação de Porangaba, da Estrada de Ferro de Baturité, para ponto inicial da linha de Uruburetama, e approva a variante partindo da estação de Fortaleza, na extensão de 18.871 metros. (<i>Diario Official</i> de 1 de junho de 1912.)
1912 — 15 de junho . .	Aviso n. 77 — Indefere o requerimento no qual é solicitado reconsideração do despacho lançado no requerimento de 14 de dezembro de 1911, em que a companhia pede autorização para importar 25.000 toneladas de trilhos. (<i>Diario Official</i> de 18 de junho de 1912.)
1912 — 10 de julho . .	Decreto n. 9.654 — Approva os estudos definitivos da variante de Itapipoca, da linha do Uruburetama, na extensão de 45.180 metros, e orçamento de 1.855:268\$801. (<i>Diario Official</i> de 18 de julho de 1912.)
1912 — 31 de julho . .	Aviso n. 107 — Approva os desenhos e especificações apresentados pela companhia para fabricação dos carros restaurantes e dormitórios e autoriza a aquisição deste material. (<i>Diario Official</i> de 1 de agosto de 1912.)
1912 — 20 de setembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia pede que, para o effeito de lhe ser paga a importancia dos estudos da variante de Itapipoca, da linha de Uruburetama, approvados pelo dcc. n. 9.654, de 10 de julho de 1912, seja eliminada deste decreto a

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACIOS, ETC.

Datas

Ementas

	<p>clausula declarativa de não se acharem taes estudos comprehendidos na disposição constante da 2ª parte do terceiro periodo da clausula XXX, do contracto autorizado pelo dec. n. 8.741, de 10 de maio de 1911, ou instituição de juizo arbitral para resolver o assumpto. (<i>Diario Official</i> de 21 de setembro de 1912.)</p>
1912 — 23 de setembro	<p>Aviso n. 122 — Recommenda que seja a companhia intimada a entregar dentro de 10 dias os estudos e orçamentos, que está retendo em seu poder, de diversos trechos de linhas, mas pertencentes ao Governo por já terem sido incluídos em folhas de medições e contas, que serviram de base a pagamento já effectuado, sob pena de lhes serem cobradas as importancias correspondentes pagas por taes estudos. (<i>Diario Official</i> de 24 de setembro de 1912.)</p>
1912 — 27 de setembro	<p>Aviso n. 123 — Declara que para a apresentação de estudos desta rede, a data origem dos prazos deve ser contada da data dos respectivos contractos. Entretanto, estes só havendo entrado em effectivo vigor após o registro pelo Tribunal de Contas, este facto deve ser considerado força maior na demora da apresentação dos estudos. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1912.)</p>
1912 — 2 de outubro	<p>Decreto n. 9.788 — Approva os estudos definitivos e orçamento de 4.305:633\$316, referentes ao trecho de 67 kilometros, da linha Girão a Cratheús. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1912.)</p>
1912 — 9 de outubro	<p>Decreto n. 9.816 — Abre o credito de 300:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rede. (<i>Diario Official</i>, de 12 de outubro de 1912.)</p>
1912 — 11 de novembro	<p>Aviso n. 96 — Expõe os motivos de preferencia dada a villa de Itapipoca para ponto terminal da variante na linha de Uruburetama. (<i>Diario Official</i> de 12 de novembro de 1912.)</p>
1912 — 12 de novembro	<p>Portaria — Reduzindo a uma as duas commissões de estudos das linhas das rês e dispensando o pessoal que compõe a primeira. (<i>Diario Official</i> de 14 de novembro de 1912.)</p>
1912 — 11 de dezembro	<p>Decreto n. 9.930 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 0 a 148, do ramal de Camp-Maior a Antarração e orçamento de 4.759:181\$650 (<i>Diario Official</i> de 14 de dezembro de 1912.)</p>
1912 — 28 de dezembro	<p>Portaria — Modificando o art. 403 das condições regulamentares para o transporte por esta rede, approvados pela portaria de 24 de maio de 1910. (<i>Diario Official</i> de 7 de fevereiro de 1913.)</p>
1913 — 19 de fevereiro	<p>Decreto n. 10.085 — Abre o credito extraordinario de 300:000\$ para estudos dos prolongamentos e ramaes (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1913.)</p>
1913 — 5 de março	<p>Decreto n. 10.113 — Approva os estudos definitivos do ultimo trecho com 150 kilometros e mais 220 metros da linha da Girão a Cratheús e orçamento de 8.782:561\$779. (<i>Diario Official</i> de 11 de março de 1913.)</p>
1913 — 5 de março	<p>Publicação no <i>Diario Official</i> da tabella de preços compostos e elementares, de accôrdo com o contracto de 4 de fevereiro de 1910, para base do orçamento dos trechos de estradas de ferro e approvado pelo dec. n. 8.352, de 8 de novembro do mesmo anno.</p>
1913 — 2 de abril	<p>Decreto n. 10.156 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 148 a 304,468 do ra</p>

DETERMINAÇÃO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			mal do Campo Maior a Amarração e orçamento de 4.846:222\$391. (<i>Diario Official</i> de 4 de abril de 1913.)
		1913 — 5 de abril . .	Aviso n. 16 — Explicando os motivos pelos quaes nenhuma indemnização é devida á South «American Railway» pelas despezas effectuadas com a impressão e sellos das 64.000 apolices que emittiu. (<i>Diario Official</i> de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 16 de abril .	Aviso n. 32 — Autoriza que seja incluido em folha de medição o material rodante na importancia de 930:100\$260, ouro, de que trata a segunda parte do aviso n. 17, de 13 de março de 1912. (<i>Diario Official</i> de 19 de abril de 1913.)
		1913 — 12 de maio .	Aviso n. 49 — Autoriza a companhia empregar nas linhas em construcção dormentes de..... 0, ^m 13 × 0, ^m 18 × 1, ^m 80 e 0, ^m 14 × 0, ^m 17 × 1, ^m 80, os primeiros a razão de 1.550 por kilometro, nas tangentes e curvas de raio maior do 250 metros, e os segundos a razão de 1.660 por kilometro, nas curvas de raio menor de 250 metros e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 15 de maio de 1913.)
		1913 — 20 de maio .	Aviso n. 53 — Autoriza o desconto de 29:292\$, ouro, correspondente ao pagamento de 48 k,820, relativos á variante de Itapipoca, visto a «South American Railway» recusar-se a fazer entrega dos projectos, cujo custo se acha incluido na importancia de 2.550:000\$, já paga. (<i>Diario Official</i> de 21 de maio de 1913.)
		1913 — 16 de junho .	Aviso n. 70 — Approva a multa de 10:000\$ applicada á «South American» pelo chefe do 3º Districto de Fiscalização, bem como os prazos marcados, de 4 mezes para reparos nas linhas ferreas, e de 6 mezes para aquisição do material rodante e regularização dos serviços do trafego. (<i>Diario Official</i> de 17 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho .	Aviso n. 74 — Autoriza o emprego de trilhos e accessorios importados para construcção dos prolongamentos na substituição do mesmo material das linhas em trafego, mediante condições que estabelece. (<i>Diario Official</i> de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 2 de julho . .	Decreto n. 10.317 — Abre o credito extraordinario de 150:000\$, para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rede de Viação Cearense. (<i>Diario Official</i> de 5 de julho de 1913.)
		1913 — 3 de julho . .	Aviso — Mantem inteiramente o despacho constante do aviso n. 53, de 20 de maio do corrente anno, sobre entrega de estutos da variante de Itapipoca e cuja reconsideração a companhia pede. (<i>Diario Official</i> de 6 de julho de 1913.)
		1913 — 31 de julho .	Aviso n. 92 — Concede permissão a Boris Frére para construir um desvio entre os kilometros 111 e 112 da Estrada de Ferro de Baturité. (<i>Diario Official</i> de 5 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de agosto.	Aviso n. 101 — Em additamento ao aviso n. 32, de 16 de abril ultimo, declara que o material rodante autorizado a ser incluido em folha de medição só entrará em serviço á proporção que forem inaugurados os trechos integrantes de 328 kilometros de linhas a que é destinado, e deve ser distribuido por esses trechos segundo as necessidades do serviço em cada um. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1913.)

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1913 — 13 de agosto.	Aviso n. 102 — Autoriza a companhia importar 43.50 kilos de super-structura metallica para a ponte d'estaca 173 da linha de Iguatú a Macapá, no prolongamento da Baturité. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1913.)
1913 — 13 de agosto.	Aviso n. 108 — Autoriza a companhia a importar 79 kilos de superstructuras metallicas destinadas a pontes entre os kilometros 52,234 e 139,680 na linha do ramal de Uruburetama. (<i>Diario Official</i> de 16 de agosto de 1913.)
1913 — 21 de agosto.	Aviso n. 115 — Rectifica o aviso 49, de 12 de maio ultimo, no sentido de ficar permitido o emprego de dormentes de 0, ^m 13 × 0, ^m 18 × 1, ^m 80, ou.... 0, ^m 14 × 0, ^m 17 × 1, ^m 80, a razão de 1.550 por kilometro nas tangentes e curvas de raio maior de 2 metros e de 1.660 nas curvas de raio menor de 2 metros, comtanto que sejam pagos sómente 1.4 dormentes por kilometro. (<i>Diario Official</i> de 23 de agosto de 1913.)
1913 — 23 de agosto.	Aviso n. 123 — Autoriza o estabelecimento de um parada no kilometro 17 da Estrada de Ferro de Baturité. (<i>Diario Official</i> de 27 de agosto de 1913.)
1913 — 7 de outubro.	Aviso n. 146—Declara que, de accordo com a companhia fica dilatado por mais um anno o prazo de que cogita a clausula XXX do contracto autorizado pelo dec. n. 8.711, de 10 de maio de 1910, e autorizado o proseguimento dos mesmos estudos por comissão da Inspectoria Federal das Estradas. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1913.)
1913 — 8 de outubro.	Decreto n. 10.473 — Proroga até 31 de outubro do corrente anno o prazo para a conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro Sobral, de Ipu Crathéus. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1913.)
1913 — 29 de outubro	Aviso n. 159 — Tendo em vista os requerimentos Companhia «South American Railway Construction limited», de 18 de agosto, 8 de setembro e 7 de outubro do corrente anno, concernentes não só á utilização na Estrada de Ferro do Sobral, a titulo de emprestimo, de uma ou duas locomotivas e uns carros de gado, parte integrante do material adquirido por conta do Governo para o aparelhamento das linhas em construcção, como tambem a falta de officinas para reparação do material rodante; tendo em vista, outrossim, as informações que sobre o assumpto foram prestadas nos vossos officios ns. 1.216 e 1.217, de 10, 1.221, de 11, 1.234, de 14 e 1.238 de 15 do corrente mez; e Considerando que a referida Estrada de Ferro Sobral já estava em trafego por occasião do contracto celebrado de accordo com o dec. n. 8.711 de 10 de maio de 1911, tendo sido o seu arrendamento transferido á requerente em virtude do termo de 4 de fevereiro de 1910, pelo qual a requerente ficou subrogada em todos os direitos e obrigações decorrentes do contracto do mesmo arrendamento; Considerando que, assim sendo, a Estrada de Ferro do Sobral não pôde estar comprehendida entre aquellas para cujo completo estabelecimento deve ser fornecido, por conta do Governo, o necessario material; Considerando que, deste modo, pretenda a requerente desconhecer as obrigações que lhe correm,

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

	<p>virtude das clausulas X, XI e XIV do contracto de 16 de maio de 1911, de fazer á sua custa os serviços de conservação, renovação e accrescimento do material rodante, levando as despezas á conta de capital ou de custeio, de accordo com as clausulas IV e VI, para que o trafego se execute, constantemente, com cuidado, exactidão e presteza (clausula XIX); d'onde a obrigação tambem de estabelecer as officinas proprias para o reparo do material rodante das linhas em trafego;</p> <p>Occorrendo, porém, que o material de que se trata não tem de ser applicado desde já no serviço das linhas a que se destina, e urgindo providenciar de modo a que não soffram os interesses publicos que estão ligados á segurança e regularidade do trafego, descuido pela requerente, resolvo:</p> <p>a) autorizar que seja empregado neste trafego o material rodante adquirido pelo Governo para as linhas em construção, devendo ser a importancia deste material descontada na primeira folha de medição;</p> <p>b) manter a multa de que trata o aviso n. 70, de 16 de junho do corrente anno;</p> <p>c) impôr a multa de dez contos de réis (10:000\$000), de accordo com a clausula LII, por não ter a requerente augmentado o material rodante julgado por ella propria insufficiente, apesar de frequentes exigencias da fiscalização, contravindo assim ao disposto na clausula XI.</p> <p>(Diario Official de 30 de outubro de 1913.)</p>
1913 — 19 de novembro	<p>Aviso n. 164 — Multa a companhia arrendataria em 2:000\$, por queimar abusivamente lenha em suas locomotivas.</p> <p>(Diario Official de 22 de novembro de 1913.)</p>
1913 — 19 de novembro	<p>Aviso n. 163 — Determina uma nova tomada de contas referente ao 2º semestre de 1912, e que a quota a recolher para integração do respectivo preço annual, essas e outras quantias, sejam exaradas por extenso, mencionando-se sempre se as quotas de arrendamento foram recolhidas, e em que datas, e glizando-se a differença encontrada na tomada de contas alludida.</p> <p>(Diario Official de 22 de novembro de 1913.)</p>
1913 — 29 de novembro	<p>Aviso n. 169 — Approva o novo horario de trens mixtos da Estrada de Ferro Sobral.</p> <p>(Diario Official de 3 de dezembro de 1913.)</p>
1913 — 29 de novembro	<p>Aviso — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede que seja estabelecida uma base para o fornecimento de material rodante necessario para corresponder á intensidade do trafego, tomando-se como média as proporções que enumera para cada especie de material.</p> <p>(Diario Official de 12 de dezembro de 1913.)</p>
1913 — 9 de dezembro	<p>Aviso n. 173 — Autoriza a companhia importar, para construção da linha de Campo Maior a Amarração, 3.000 toneladas de trilhos e accessorios e 12 apparelhos de mudança de linha e o material rodante e de tracção que menciona.</p> <p>(Diario Official de 10 de dezembro de 1913.)</p>
1913 — 15 de dezembro	<p>Aviso n. 176 — Autoriza a companhia importar 234.865 toneladas de superstructuras metallicas destinadas a construção de pontes na linha Iguatú-Macapá, entre os kilometros 32 e 72.100.</p> <p>(Diario Official de 17 de dezembro de 1913.)</p>
1913 — 20 de dezembro	<p>Aviso n. 175 — Estabelece para os dormentes autorizados pelo aviso n. 113, de 21 de agosto do corrente</p>

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>anno, os preços de 1\$806, ouro, quando empregados nos trechos das linhas a que se referem os decretos ns. 8.307 e 8.352, de 20 de outubro e de 8 de novembro de 1910 e de 2\$489, papel, quando empregados nas outras linhas que fazem objecto do contracto de 16 de maio de 1911, e dá outras providencias. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1913.)</p>
34	Rede Fluminense	1881 — 25 de novembro	Decreto n. 7.918 — Approva as tarifas e condições regulamentares para o transporte de passageiros e mercadorias entre a povoação de Desengano e a cidade de Rio Preto, na Estrada de Ferro União Valenciana.
		1906 — 31 de outubro.	Aviso n. 307 — Approva o horario para os trens da estrada.
		1910 — 23 de junho. .	Decreto n. 8.077—Constitue a Rêde de Viação Fluminense (<i>Diario Official</i> de 30 de outubro de 1910.)
		1910 — 19 de julho. .	Aviso n. 68 — Manda proceder aos estudos das ligações da Linha Auxiliar a Vassouras, na Central do Brazil, passando pela cidade de Vassouras, e a Estrada de Ferro Sapucahy, no ponto mais conveniente entre Sant'Anna e Barra do Pirahy, bem como o das linhas de ligação das Estradas de Ferro Valenciana e Rio das Flores, entre Valença e Taboas e finalmente a ligação de Juiz de Fôra, passando por Li Duarte, a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente devendo ser immediatamente iniciada a construção das referidas linhas.
		1910 — 3 de setembro.	Aviso n. 69 — Communica ao ministro da Fazenda a chegada a accordo com as directorias das Estradas de Ferro União Valenciana e Commercio a Rio das Flores, para aquisição pelo Governo Federal da Estrada de Ferro Rio das Flores com 53 kilometros de extensão e mais 17 de linha preparada, entre a estação do Commercio, da Central do Brazil e a Parahybuna, pelo preço global de 530:000\$ e para a aquisição da Estrada de Ferro União Valenciana de Desengano, da Central do Brazil, a Rio Preto, extensão de 63 kilometros, 368 metros, pelo preço de 10:000\$ por kilometro. Pagamento em apolice de 5 %, papel.
		1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.764 — Abre o credito de 430:000\$ para a construção desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.989 — Abre o credito de 1.500:000\$ para os estudos e construção desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 30 de setembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.249 — Abre o credito de 1.750:000\$, para os trabalhos de construção desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1911.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.538 — Abre o credito de 2.000:000\$ para occorrer às despesas com os serviços nas diversas linhas e ramaes desta rêde. (<i>Diario Official</i> de 26 de abril de 1913.)
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.935 — Autoriza a emissão de apolices de importância de 50:000\$, juros de 5 %, papel, para a aquisição da Ferro Carril Vassourense. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1912.)
33	Rede Paraná-Santa Catharina	1893 — 6 de maio . .	Decreto n. 1.386 — Autoriza a Empreza União Industrial dos Estados do Brazil a transferir a Companhia S. Paulo-Rio Grande a concessão relativa à Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1895 — 13 de fevereiro	Decreto n. 1.963 — Approva os estudos definitivos dos trechos da Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta, do rio Uruguay ao Porto da União e deste ultimo ponto a Itararé.
1895 — 13 de fevereiro	Decreto n. 1.964 — Approva os estudos definitivos do ramal de Ijuhy, da Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta.
1895 — 7 de março . .	Decreto n. 1.983 A — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, cessionaria da Estrada de Ferro Itararé a Cruz Alta e ramaes, transferir á «Compagnie des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens» a parte da sua concessão relativa ao trecho de Cruz Alta ao rio Uruguay e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Povo Novo.
1895 — 9 de março . .	Decreto n. 1.984 — Approva os estudos definitivos do ramal de Guarapuava, da Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta, com 150,300 kilometros de extensão.
1895 — 14 de março . .	Decreto n. 1.991 — Approva novas instrucções regulamentares e tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias na Estrada de Ferro do Paraná.
1895 — 17 de outubro.	Decreto n. 2.133 — Approva definitivamente algumas alterações das Tarifas da Estrada de Ferro do Paraná, approvadas pelo dec. n. 1.991, de 14 de março.
1898 — 25 de julho . .	Decreto n. 2.945 — Approva os estudos definitivos e orçamentos das variantes de Pitanguy ao Carambehy e de Entre Rios ao Virá, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
1899 — 10 de abril . .	Aviso n. 102 — Autoriza reduzir a tarifa na parte referente a mobilias, na Estrada de Ferro do Paraná.
1900 — 25 de junho . .	Decreto n. 3.691 — Fixa provisoriamente em 7.564:200\$ o capital empregado no trecho comprehendido entre as estações de Pirahy e Antonio Rebouças, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
1900 — 8 de outubro . .	Decreto n. 3.792 — Approva as instrucções regulamentares e tarifas para a Estrada de Ferro Itararé ao rio Uruguay.
1901 — 7 de março . .	Decreto n. 3.947 — Altera algumas e consolida todas as clausulas dos decretos relativos á concessão da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
1901 — 20 de novembro	Aviso n. — Fixa em 61,560 kilometros a extensão entre Rebouças e Rio Claro, de conformidade com a clausula XIV, do dec. n. 3.947, de 7 de março de 1901.
1902 — 2 de junho . .	Decreto n. 4.418 — Supprime da concessão o ramal de Prudentopolis a Oitiveiros e transfere a respectiva garantia de juros para o ramal da cidade de São Francisco.
1903 — 11 de junho . .	Decreto n. 4.881 — Approva uma modificação do traçado, na secção a que se refere o dec. n. 4.167, de 16 de setembro de 1901, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
1903 — 28 de junho . .	Decreto n. 4.909 — Approva os estudos, na extensão de 35 kilometros, do novo traçado em revisão do approved pelo dec. n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895, referente a esta estrada.
1904 — 8 de março . .	Decreto n. 5.159 — Approva a revisão dos estudos, na extensão de 25 kilometros, até a villa de Jaguarihyva.
1904 — 12 de março . .	Aviso n. 209 — Autoriza o deposito de £ 84.375 para a construção de 25 kllometros, de Pirahy a Jaguarihyva.
1904 — 8 de novembro	Aviso n. 713 — Approva o horario para os trens mixtos entre as estações de Ponta Grossa e Porto da União.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1904 — 29 de novembro	Decreto n. 5.378 — Contracta com o engenheiro Carl João Fröjd Westerman o arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná.
		1905 — 12 de janeiro.	Aviso n. 12 — Declara mantidas provisoriamente as alterações de tarifas concernentes à herva-matê mandadas vigorar a título de experiencia pelo aviso n. 240, de 9 de novembro de 1903, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1905 — 30 de janeiro .	Aviso n. 32 — Autoriza a Companhia S. Paulo-Rio Grande levantar £ 50.000 por conta do depósito da linha de S. Francisco.
		1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.520 — Approva as plantas e o orçamento da variante Bründenthal da linha de S. Francisco na extensão de 9.800 metros, entre as estações 2.709+10 e 3.248.
		1905 — 1 de agosto. .	Decreto n. 5.627 — Altera a classificação de varios artigos das tarifas em vigor na estrada de ferro do Paraná (<i>Diario Official</i> de 13 de dezembro de 1905.)
		1905 — 9 de setembro	Aviso n. 261 — Approva a planta e orçamento, importância de 11:226\$446, para a construção de uma ponte de oito metros de vão, no kilometro 53,800, da linha da Lapa ao Rio Negro.
		1905 — 10 de outubro	Decreto n. 5.720 — Approva os estudos definitivos do trecho entre Jaguarihyva e S. Pedro de Itararé, extensão de 97,400 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 15 de outubro de 1905).
		1906 — 20 de março .	Aviso n. 2 — Approva a despesa de 9:064\$239 effectuada pelo arrendatario da estrada com a reconstrução da ponte sobre o rio Varzea, no kilometro 53,800 da linha da Lapa ao Rio Negro, correndo a despesa por conta do fundo de que trata o § 1.º da clausula XXVIII, do dec. n. 5.378, de 29 de novembro de 1904.
		1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 3.977 — Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da estrada de ferro D. Thereza Christina e a construção de obras de melhoramento do porto de Massiambú, Estado de Santa Catharina. (<i>Diario Official</i> de 23 de setembro de 1906).
		1906 — 23 de outubro.	Decreto n. 6.194 — Fixa provisoriamente em 4.188:93 e 1.755:930\$ os capitales correspondentes aos trechos de Rebouças à margem direita do rio Iguassú, e de 139,631 kilometros; e de Pirahy a Jaguarihyva com 58,531 kilometros de extensão. (<i>Diario Official</i> de 31 de outubro de 1906.)
		1906 — 19 de dezembro	Portaria, approvando o novo quadro e tabella de vencimentos do pessoal da E. F. S. Paulo-Rio Grande. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1906.)
		1907 — 17 de janeiro.	Aviso n. 4 — Autoriza a inclusão da herva-matê na Tarifa da E. F. D. Thereza Christina para generos de exportação em geral (tarifas 6ª, classe 3ª), provisoriamente a título de experiencia, com o abatimento de 20%.
		1907 — 28 de fevereiro	Decreto n. 6.395 — Approva os estudos definitivos do trecho da linha Itararé, comprehendido entre Jaguarihyva e a Colonia Mineira, na extensão de 105,800m, reduzido o orçamento a 4.603:829\$66.
		1907 — 13 de junho. .	Decreto n. 6.523 — Declara que ficam substituidos os arts. 5º, § 2º, 11º, paragrapho unico, 29, 32, § 64, § 3º; 66, 120 e 127, § 2º das Instruções Regulamentares e tarifas approvadas pelo decreto n. 3.792, de 8 de outubro de 1900, para a E. de S. Paulo-Rio Grande. (<i>Diario Official</i> de 9 de julho de 1907.)

NÚMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

	Datas	Ementas
	1907 — 20 de junho . .	Decreto n. 6.533 — Fixa os prazos para conclusão dos trabalhos de construção da linha União da Victoria ao rio Uruguay, S. Francisco ao rio Paraná e do ramal de Jaguarihyva ao valle do rio Paranapanema e proroga o prazo para apresentação dos estudos. <i>(Diario Official de 11 de agosto 1907.)</i>
	1907 — 6 de agosto . .	Aviso n. 270 — Declara que na adopção dos melhoramentos que a estrada de ferro S. Paulo-Rio Grande pretende introduzir nos seus serviços, na fórma do seu contracto, as despesas devem correr por conta do capital de construção e estabelecimento da estrada, e o que for despendido com indemnizações exclusivamente por conta da companhia. <i>(Diario Official de 7 de agosto de 1907.)</i>
	1907 — 3 de outubro .	Aviso n. 330 — Approva as condições propostas por esta estrada para construcções de ramaes particulares. <i>(Diario Official de 4 de outubro de 1907.)</i>
	1907 — 7 de novembro	Decreto n. 6.716 — Approva o projecto, orçamento e local para a estação de S. Pedro de Itararé e a suppressão de duas estações entre Jaguarihyva e Itararé. <i>(Diario Official de 29 de novembro de 1907.)</i>
	1907 — 13 de dezembro	Decreto n. 6.776 — Approva as plantas e orçamento para construção de armazens do cargaa nas estações de Antonio Rebouças, Roxoroiz, Dorison e Paulo d' Frontin, devendo a despeza correspondente, na importancia total de 16:135\$880, ser levada á conta do custeio. <i>(Diario Official de 21 de dezembro de 1907.)</i>
	1908 — 8 de fevereiro	Aviso n. 47 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que, por despacho de 8 de janeiro do corrente anno, publicado no <i>Diario Official</i> de 11 do mesmo mez, ficou a companhia concessionaria desta estrada de ferro autorizada a depositar a importancia necessaria á construção do trecho de Porto União ao rio Uruguay. <i>(Diario Official de 12 de fevereiro de 1908.)</i>
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 14 — Approva o orçamento organizado pelo arrendatario da E. F. do Paraná, para as despesas do custeio no corrente exercicio, na importancia de 3.557:110\$000. <i>Diario Official de 11 de fevereiro de 1908.)</i>
	1908 — 12 de fevereiro	Aviso n. 51 — Resolve que o prazo de seis mezes de que trata a clausula XII, do termo assignado em 7 de dezembro de 1907, autorizando o contracto dos materiaes necessarios á construção da linha do Porto União ao rio Uruguay, seja contado, por equidade, a partir da data do mencionado termo. <i>(Diario Official de 13 de fevereiro de 1908.)</i>
	1903 — 23 de abril . .	Aviso n. 135 — Defere o requerimento em que é solicitada a dispensa das exigencias constantes da clausula VI, do dec. n. 6.533, de 20 de junho de 1907, para os trabalhos de construção da linha de União da Victoria ao rio Uruguay, visto que taes trabalhos estão sendo executados de accôrdo com os estudos approvados pelo dec. n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895.
	1908 — 6 de agosto . .	Decreto n. 7.039 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 230 kilometros e 870 metros da linha de S. Francisco ao rio Paraná a contar do kilometro 132 + 363 metros. <i>(Diario Official de 23 de dezembro de 1908.)</i>
	1903 — 26 de setembro	Aviso n. 119 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo da E. F. Paraná com a Estrada de Ferro Norte do

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Paraná, mediante modificações em algumas clausulas e substituição de outras. (<i>Diario Official</i> de 17 de setembro de 1908.)
		1909 — 1 de junho.	Portaria autorizando a E. F. S. Paulo-Rio Grande a levantar mais 2.000.000 sterlinos e a depositar-os na <i>Societé Générale</i> , nos termos das clausula XLII XLIII do dec. n. 3.947, de 7 de março de 1909. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1909.)
		1909 — 25 de setembro	Decreto n. 7.567 — Concede autorização á Companhia de F. Santa Catharina para funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 3 de outubro de 1909.)
		1909 — 30 de setembro	Decreto n. 7.575 — Proroga por mais dous annos prazo a que se refere a clausula IV do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, de apresentação dos estudos definitivos do ramal Jaguariahyva valle do Parapanema. (<i>Diario Official</i> de 14 de outubro de 1909.)
		1909 —	Aviso, approvando o accôrdo de trafego mutuo, proprio, entre esta estrada e a Sorocabana. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1909.)
		1910 — 11 de janeiro.	Aviso n. 1 — Approva as modificações das tarifas actuaes da E. F. D. Thereza Christina quanto a passage de 1ª e 2ª classes, cereaes, materiaes de construcção e de instrumentos agricolas aratorios, a começar de 1 de fevereiro de 1910.
		1910 — 20 de janeiro.	Decreto n. 7.828 — Concede autorização a Companhia E. F. Santa Catharina para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 12 de julho de 1910.)
		1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.863 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção da linha ferrea do ponto de Itajaly até o ponto mais conveniente das terras devolutas, no sul das cabeceiras do rio Itajaly Oeste. (<i>Diario Official</i> de 17 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 29 de março.	Portaria approvando quadro e tabella de vencimentos do pessoal da linha de S. Francisco, da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1910 — 31 de março.	Decreto n. 7.928 — Autoriza a revisão do contracto de construcção e a transferencia e reversão dos contractos de arrendamento das estradas de ferro Paraná e D. Thereza Christina. (<i>Diario Official</i> de 26 e 27 de abril de 1910.)
		1910 — 22 de junho.	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com o accôrdo de trafego mutuo, suppram essas estradas umas ás outras, (Sorocabana, Paraná e S. Paulo-Rio Grande.) o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias, que se acham accumuladas.
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.270 — Incorpora á rde desta estrada de ferro que, de Assumpção, capital do Paraguay, se dirija á foz do Iguassú ou outro ponto mais conveniente nas proximidades das Sete Qudas. (<i>Diario Official</i> de 23 de outubro de 1910.)
		1910 — 13 de outubro	Decreto n. 8.297 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento na importancia total de 5.384:276\$203, do trecho comprehendido entre a barra do rio Negrinho, no kilometro 276 e a barra do rio Negro, nos kilometros 347, 946, da linha de S. Francisco, da E. F. S. Paulo-Rio Grande. (<i>Diario Official</i> de 19 de outubro de 1910.)

DESIGNAÇÃO DE ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS ETC.

Datas	Ementas
1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.314 — Approva os estudos e o orçamento, na importancia total de 445:032\$798, da ligação da Estrada de Ferro do Paraná com a linha de São Francisco, desta Estrada, na cidade do Rio Negro. <i>(Diario Official de 26 de outubro de 1910.)</i>
1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.632 — Abre o credito de 746:403\$44, supplementar á consignação—Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, verba 5ª do orçamento de 1910. <i>(Diario Official de 31 de março de 1911.)</i>
1911 — 4 de maio . .	Decreto n. 8.701 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento para a modificação da linha em trafego da E. F. Paraná, entre Serrinha e o kilometro 124,445, passando pelo porto Amazonas. <i>(Diario Official de 9 de maio de 1911.)</i>
1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara á E. F. S. Paulo-Rio Grande, que a Inspectoria Federal das Estradas está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo, os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1\$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparatus que evitem a dispersão de fagulhas. <i>(Diario Official de 30 de maio de 1911.)</i>
1911 — 22 de novembro	Decreto n. 9.125 — Prorroga por quatro mezes improrogaveis, o prazo estabelecido na clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para a reconstrucção da linha em trafego da E. F. Paraná. <i>(Diario Official de 1 de dezembro de 1911.)</i>
1911 — 29 de novembro	Decreto n. 9.155 — Autoriza a incorporação da E. F. Santa Catharina á rede ferro-viaria Paraná-Santa Catharina e dá outras providencias. <i>(Diario Official de 9 e 30 de dezembro de 1911.)</i>
1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.225 — Prorroga, por um anno, o prazo a que se refere a clausula XI do dec. n. 7.928, de 31 de março de 1910, para esta companhia apresentar os estudos definitivos da linha do Porto da União á foz do Iguassu. <i>(Diario Official de 31 de dezembro de 1911.)</i>
1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.250 — Autoriza a revisão dos contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em virtude dos decs. ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910, e dá outras providencias. <i>(Diario Official de 30 de dezembro de 1911.)</i>
1912 — 10 de janeiro.	Aviso n. 3 — Approva a tomada de contas da E. F. São Paulo-Rio Grande, referente ao 1º semestre de 1911.
1912 — 31 de janeiro.	Decreto n. 9.357 — Approva a planta das modificações a serem effectuadas nas officinas da E. de Ferro do Paraná, em Ponta Grossa e orçamento na importancia maxima de 126:117\$263. <i>(Diario Official de 7 de fevereiro de 1912.)</i>
1912 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 10 — Autoriza a Companhia E. F. S. Paulo-Rio Grande installar na estação de Itararé uma balança de capacidade de 40 toneladas, na importancia de 6:286\$321, sendo a metade levada á conta de custeio da linha de Itararé. <i>(Diario Official de 6 de fevereiro de 1912.)</i>
1912 — 23 de fevereiro	Aviso n. 12 — Approva a tomada de contas da E. F. D. Thereza Christina, relativa ao 1º semestre de 1911, devendo a contribuição por parte do Governo, correspondente a um terço do deficit verificado, obedecer á liquidação annual, como preceitua a alinea a

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS ETC.	
		Datas	Ementas
			da clausula VII, do dec. n. 7.928, de 1910, não por semestre como se praticou na presente. (<i>Diario Official</i> de 24 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 20 de março.	Decreto n. 9.450 — Approva o projecto para construcção de um triangulo de reversão na estação de Morreté da E. F. do Paraná, e orçamento de 10:992\$644. (<i>Diario Official</i> de 30 de março de 1912.)
		1912 — 23 de março.	Aviso n. 32 — Declara que, em virtude da reclamação feita pela Associação Commercial do Paraná contra a differencial que a E. F. do Paraná quer estabelecer para os fretes de Parauaguá e Antonina, e que foram parados pelo contracto, e contra a cobrança do imposto sobre fretes e passagens, incluindo a taxa de depressão cambial e finalmente contra o modo seguido pela companhia para arredondar as fracções maiores ou menores de 40 réis de frete, fica esta Inspectoria autorizada a entrar em accôrdo com a companhia, no sentido de normalizar os pontos da reclamação, que só poderá ser attendida nos pontos que não contrariarem as disposições do contracto e das tarifas approvadas para a E. F. do Paraná, e vindo ser o Ministerio ouvido, e sujeito a approvaçào que for combinado.
		1912 — 24 de abril.	Decreto n. 9.545 — Approva as plantas para construcção das estações e mais edificios de madeira da linha de S. Francisco e respectivos orçamentos. (<i>Diario Official</i> de 2 de maio de 1912.)
		1912 — 21 de maio.	Aviso n. 68 — Approva o typo de um deposito de madeira para duas locomotivas a ser construido na linha de S. Francisco e o orçamento de 20:302\$44. (<i>Diario Official</i> de 23 de maio de 1912.)
		1912 — 28 de junho.	Aviso n. 85 — Approva as bases do accôrdo firmado entre o chefe do 12º Districto e a companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, no sentido de entender, sem contrariar as disposições do contracto das tarifas approvadas para a E. F. do Paraná, diversos pontos da reclamação feita pela Associação Commercial desse Estado. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 6 de julho.	Aviso n. 92 — Approva o reconhecimento da variante de 110 kilometros, entre os rios Tijucas e Paraty, na linha que liga a cidade de Porto Alegre ao ramal de S. Francisco, da E. F. S. Paulo-Rio Grande. (<i>Diario Official</i> de 7 de julho de 1912.)
		1912 — 24 de julho.	Aviso n. 100 — Approva o orçamento da despesa com o custeio da E. F. do Paraná, concernente ao exercício de 1912, na importancia de 5.852:038\$, incluindo, porém, a verba de 2.500:000\$ relativa a quota de arrendamento, e reduzida a 12:000\$ a lenha, ficando, pois, fixada em 3.226:038\$, a importancia maxima a despendere com o referido custeio. (<i>Diario Official</i> de 25 de julho de 1912.)
		1912 — 6 de agosto.	Aviso n. 28 — Remette ao Tribunal de Contas a exposição de motivos com referencia ao contracto da corporação da E. F. Santa Catharina a esta rède que se refere o dec. n. 9.135, de 29 de novembro de 1911, e sobre a qual o Presidente proferiu despacho determinando o registro do contracto sob sua responsabilidade. (<i>Diario Official</i> de 7 de agosto de 1912.)
		1912 — 9 de agosto.	Aviso n. 110 — Autoriza a construcção de duas linhas auxiliares na estação de Ponta Grossa, levando a despesa maxima de 20:607\$290 á conta de capit

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.720 — Approva as plantas para o prolongamento do desvio Ypiranga, da E. F. do Paraná e o orçamento de 12:276\$921. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.723 — Approva as plantas para construcção de um triangulo de reversão na estação de Curitiba e orçamento de 41:478\$775. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.726 — Approva os projectos e respectivos orçamentos das estações e mais edificios a se reconstruir de alvenaria, na linha de S. Francisco. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 30 de agosto.	Despacho do Tribunal de Contas negando registro á revisão dos contractos celebrados com a companhia E. F. São Paulo Rio Grande, em virtude dos decs. ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 3 de setembro de 1912.)
		1912 — 4 de setembro.	Decreto n. 9.752 — Approva a tabella complementar de preços de alvenaria a empregar na construcção de diversas linhas desta rede. (<i>Diario Official</i> de 10 de setembro de 1912.)
		1912 — 14 de setembro	Decreto n. 9.765 — Autoriza o Ministro da Fazenda a emitir titulos no valor de £ 2.400.000, ou frs. 60.480.000, ou marcos 49.200.000, ao juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a Companhia E. F. Santa Catharina. (<i>Diario Official</i> de 18 de setembro de 1912.)
		1912 — 30 de setembro	Aviso — Concede prorogação de prazo para reconstrucção da linha entre Serrinha e o kilometro 124 da E. F. do Paraná, pagando, porém, a companhia a multa prevista no contracto. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1912.)
		1912 — 31 de outubro	Aviso n. 130 — Approva o accôrdo firmado entre esta companhia e o governo do Paraná, para cobrança do imposto de 10 % sobre os transportes effectuados pela E. F. do Paraná, reservada ao Ministerio da Viação a competencia para autorizar e approvar qualquer alteraçã futura.
		1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.860 — Abre o credito extraordinario de 200:000\$, para occorrer ás despesas com os estudos da E. F. Santa Catharina, no corrente exercicio. (<i>Diario Official</i> de 9 de novembro de 1912.)
		1912 — 28 de novembro	Aviso n. 138 — Declara que a despeza com as obras de amparo do leito da linha, no trecho do rio do Peixe, deve ser feita por conta da construcção, visto não ter sido feito o recebimento do referido trecho. (<i>Diario Official</i> de 30 de novembro de 1912.)
		1912 — 30 de novembro	Aviso n. 140 — Autoriza a companhia construir, por conta do custeio, um desvio e um posto telegraphico, entre Jaguarihyva e Fabio Rego, até o maximo de 13:799\$955. (<i>Diario Official</i> de 5 de dezembro de 1912.)
		1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.910 — Approva os estudos definitivos do trecho do ramal de Guarapuava, entre os kilometros 53 e 146 e respectivo orçamento de 6.201:290\$959. (<i>Diario Official</i> de 14 de dezembro de 1912.)
		1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.928 — Autoriza esta companhia ampliar os desvios existentes em Jaboticabal, Entre Rios, Valinhos, Teixeira Soares, Fernandes Pinheiro e Iraty, bem como o armazem de mercadorias de Pirahy, devendo a despeza maxima de 53:449\$634 ser levada á conta de custeio. (<i>Diario Official</i> de 14 de dezembro de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.947 — Autoriza esta companhia adquirir material rodante e de tracção, destinado à E. F. do Paraná, cuja despeza, até o maximo de 5.620:000 deve ser levada à conta do capital, depois de devidamente justificada e apurada. (<i>Diario Official</i> de 21 de dezembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 147 — Autoriza a companhia incluir nas contas do custeio das estradas de ferro S. Paulo-Rio Grande e Paraná, em partes iguaes, a despeza maxima de 7:800\$ feita com aluguel e illuminação de casa occupada por seus escriptorios em Curitiba até que fique concluida a ampliação da estação da mesma cidade.
		1912 — 26 de dezembro	Decreto n. 9.967 — Concede a esta companhia autorização para construir e explorar uma estação maritima no porto de S. Francisco, em Santa Catharina. (<i>Diario Official</i> de 29 de dezembro de 1912.)
		1912 — 26 de dezembro	Decreto n. 9.968 — Approva o projecto para reconstrução do tunel do kilometro 123,430, da linha de S. Francisco. (<i>Diario Official</i> de 29 de dezembro de 1912.)
		1912 — 30 de dezembro	Aviso n. 88 — Communica ao Ministerio da Fazenda para que materiaes e em virtude de que. contracta esta companhia de isenção de direitos. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 10.012 — Abre o credito especial de..... 1.372:175\$818, ouro, para pagamento das garantias de juros das estradas de ferro Norte do Brazil S. Paulo-Rio Grande. (<i>Diario Official</i> de 18 de janeiro de 1913.)
		1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.064 — Approva os estudos definitivos da 1ª secção do ramal de Guarapuava. (<i>Diario Official</i> de 18 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.089 — Abre o credito extraordinario 250:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramal da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 3 de março, .	Aviso n. 11 — Approva o projecto de cerca a ser construida em 66,930 kilometros de linha da Estrada de Ferro de Paraná e o orçamento de 133:860\$000. (<i>Diario Official</i> de 4 de março de 1913.)
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.155 — Modifica as clausulas I, n. 6 e LXX do dec. n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, que autorizou a revisão dos contractos celebrados com esta companhia, em virtude dos decs. ns. 7.000 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (<i>Diario Official</i> de 13 de abril de 1913.)
		1913 — 5 de abril . .	Aviso — Proroga por dois mezes o prazo para apresentação dos documentos referentes ás tomadas de contas da Estrada de Ferro de Paraná e linha Itara-Uruguay, devendo as contas dos semestres seguintes serem liquidadas nos prazos estabelecidos pela portaria de 2 de janeiro de 1897. (<i>Diario Official</i> de 8 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril . .	Decreto n. 10.158 — Approva os estudos definitivos do orçamento de modificações que devem ser effectuadas no ramal de Morretes a Antonina. (<i>Diario Official</i> de 12 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril . .	Decreto n. 10.159 — Approva os projectos para substituição de trilhos e lastramento da linha de Paranaguá a Curitiba e orçamentos de 2.049:339\$663 e 648:645\$10 (<i>Diario Official</i> de 12 de abril de 1913.)

DE ORDEM

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1913 — 16 de abril . .	Portaria — Approvando o quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para a Estrada de Ferro de Santa Catharina. (<i>Diario Official</i> de 11 de maio e rectificação no de 4 de julho de 1913.)
1913 — 16 de abril . .	Aviso n. 31 — Autoriza construir novas carvoeiras em diversas estações da Estrada de Ferro de Paraná, sendo a despeza, até o maximo de 3:376\$010 para cada uma, levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 9 de maio de 1913.)
1913 — 18 de abril . .	Aviso n. 34 — Approva o projecto para estabelecimento de novas balanças em diversas estações da Estrada de Ferro do Paraná e orçamento maximo de..... 17:102\$418, que será levado á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 19 de abril de 1913.)
1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.193 — Approva os estudos definitivos das modificações a serem feitas no trecho de Serrinha a Curityba e orçamento de 4.468:716\$679. (<i>Diario Official</i> de 27 de abril de 1913.)
1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.196 — Proroga por mais tres mezes o prazo estabelecido na clausula XI do dec. n. 7.928, de 31 de março de 1910, para a reconstrução da linha em trafego entre Serrinha e o kilometro 124, da Estrada de Ferro do Paraná. (<i>Diario Official</i> de 27 de abril de 1913.)
1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.205 — Approva os estudos definitivos das modificações a serem feitas no trecho em trafego entre Serrinha e Rio Negro e orçamento de..... 6 558:982\$167. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1913.)
1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.206 — Approva os estudos definitivos da linha de S. Francisco, entre União da Victoria e o rio Paraná, na extensão de 723,989 kilometros, e orçamento de 83.763:353\$435. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio de 1913.)
1913 — 8 de maio . .	Aviso n. 44 — Autoriza a construção de uma segunda linha telegraphica entre Curityba e Morretes, podendo utilizar para postes os trilhos imprestaveis retirados do trecho da Serra, sendo a despeza até o maximo de 25:200\$ levada á conta de capital. (<i>Diario Official</i> de 11 de maio de 1913.)
1913 — 21 de maio . .	Decreto n. 10.227 — Approva os estudos definitivos das modificações na linha de Curityba a Ponta Grossa, na Estrada de Ferro do Paraná, entre os kilometros 124 + 230 e Ponta Grossa. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio de 1913.)
1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.232 — Approva os projectos e orçamentos de diversas obras a executar na Estrada de Ferro do Paraná. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio de 1913.)
1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.233 — Proroga até 20 de agosto de 1913 o prazo estipulado para apresentação das tarifas da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (<i>Diario Official</i> de 3 de junho de 1913.)
1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.235 — Approva os projectos e orçamentos para installação de varias caixas dagua na Estrada de Ferro do Paraná. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio de 1913.)
1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.237 — Approva os projectos de modificação da linha em trafego entre Curityba e Roça Nova, da Estrada de Ferro do Paraná e o orçamento de 293:943\$939. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio de 1913.)

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1913 — 4 de junho. .	Decreto n. 10.251 — Approva o projecto para construção de um triangulo de reversão e de tres linhas para desvio, em Bahado, Estrada de Ferro do Paraná e orçamento de 36:043\$375. (Diario Official de 10 de junho de 1913.)
1913 — 12 de junho. .	Decreto n. 10.271 — Approva os projectos para execução de melhoramentos do material rodante e de tracção da Estrada de Ferro do Paraná e orçamento de 188:865\$040. (Diario Official de 18 de junho de 1913.)
1913 — 12 de junho. .	Aviso — Autoriza a companhia levantar £ 500.000 dos depositos que tem na Societé Générale. (Diario Official de 13 de junho de 1913.)
1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.275 — Proroga até 6 de novembro de 1914 o prazo estipulado na clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910 para conclusão das obras da linha de S. Francisco, entre Hansa Porto União da Victoria. (Diario Official de 29 de junho de 1913.)
1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.277 — Proroga até 6 de novembro de 1914 os prazos estipulados nos ns. 4 e 6 da clausula XI, do contracto autorizado pelo dec. n. 7.928, de 31 de março de 1910. (Diario Official de 29 de junho de 1913.)
1913 — 2 de julho . .	Decreto n. 10.318 — Abre o credito extraordinario de 300:000\$ para os estudos dos prolongamentos e ramificaes da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (Diario Official de 5 de julho de 1913.)
1913 — 9 de julho . .	Decreto n. 10.330 — Approva o projecto de um edificio para a estação de Jaguarihyva, da Estrada de Ferro de S. Paulo-Rio Grande e orçamento de 53:220\$110. (Diario Official de 13 de julho de 1913.)
1913 — 16 de julho. .	Decreto n. 10.345 — Approva o projecto para construção de um deposito de carros em Curityba, destinado á Estrada de Ferro do Paraná, e orçamento maximo de 133:648\$853. (Diario Official de 22 de julho de 1913.)
1913 — 6 de agosto. .	Decreto n. 10.375 — Approva os estudos definitivos do trecho da Colonia Mineira ao ponto terminal do ramal de Parapanema, na Estrada de Ferro de S. Paulo-Rio Grande, e orçamento de 7.927:876\$814. (Diario Official de 12 de agosto de 1913.)
1913 — 8 de agosto. .	Portaria — Resolve alterar o quadro do pessoal da linha de Itararé ao Rio Uruguay e respectivos vencimentos, a que se refere a portaria de 9 de junho de 1913. (Diario Official de 15 de agosto de 1913.)
1913 — 12 de agosto .	Aviso n. 100 — Proroga por nove mezes, até 1 de abril de 1914, o prazo estipulado para conclusão do cadastro da linha Itararé-Uruguay. (Diario Official de 14 de agosto de 1913.)
1913 — 12 de agosto .	Aviso n. 103 — Resolve approvar o orçamento de que trata a clausula XIV do contracto autorizado pelo decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 1904, e a importancia total de 6.718:458\$, correspondente ás despezas de custeio no corrente anno, da Estrada de Ferro do Paraná, deduzida a parcella de 69:520\$ relativa a diaria do pessoal. (Diario Official de 14 de agosto de 1913.)
1913 — 3 de setembro.	Aviso n. 130 — Autoriza a companhia ampliar e modificar o edificio da parada do lugar denominado Tronco e approva o projecto e orçamento maximo de 2:475\$902, a ser lançada á conta de custeio. (Diario Official de 6 de setembro de 1913.)

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 30 de setembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede para providenciar sobre o pagamento dos juros a que se refere, visto ter terminado em 30 de junho ultimo o prazo para se effectuar o deposito requerido, sem que se tivesse realizado. (<i>Diario Official</i> de 8 de outubro de 1913.)
		1913 — 4 de outubro .	Aviso n. 145 — Autoriza a venda de 28.000 metros de trilhos dos que forem retirados da Estrada de Ferro do Paraná, mediante o pagamento á vista de 100% por tonelada, devendo a respectiva importancia ser recolhida á Delegacia Fiscal do Paraná, correndo quaesquer despesas de carregamento e transporte por conta do comprador. (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1913.)
		1913 — 8 de outubro .	Decreto n. 10.472 — Approva o projecto das officinas da Estrada de Ferro do Paraná, a serem construidas em Curitiba, e o orçamento de 3.338:873\$400. (<i>Diario Official</i> de 11 de outubro de 1913.)
		1913 — 14 de outubro.	Aviso n. 151 — Marca o prazo de 90 dias, sob pena de ser applicado o dispositivo da clausula XIV para a companhia apresentar novo projecto de estação que satisfaça o parecer do engenheiro-chefe do 12º Districto, visto o dec. 10.472, de 8 do corrente, ter approved apenas os projectos e orçamentos para construção das novas officinas em Curitiba. (<i>Diario Official</i> de 16 de outubro de 1913.)
		1913 — 15 de outubro.	Decreto n. 10.497 — Approva os projectos e orçamentos de obras na importancia total de 615:068\$387, a serem executadas na Estrada de Ferro do Paraná. (<i>Diario Official</i> de 31 de outubro de 1913.)
		1913 — 22 de outubro.	Aviso n. 155 — Declara que, por dec. n. 10.497, de 15 do corrente, foram approved os projectos de que trata o requerimento da companhia, excepto os das estações de Paranaguá e Antonina, cumprindo ser marcado o prazo de 90 dias para apresentação de um outro que satisfaça os requisitos apontados pelo engenheiro-chefe do 12º Districto. (<i>Diario Official</i> de 23 de outubro de 1913.)
36	Rede Sul Mineira.	1892 — 30 de maio . .	Portaria — Approvando as tarifas e instrucções regulamentares da Estrada de Ferro de Muzambinho.
		1894 — 23 de fevereiro	Portaria — Autorizando a substituição do art. 5º, das instrucções regulamentares em vigor nesta estrada, pelo art. 11 das que se acham em vigor na Estrada de Ferro Central do Brazil.
		1894 — 14 de novembro	Decreto n. 1.893 — Approva tarifas em substituição das que estavam em vigor na estrada de ferro Minas e Rio. (<i>Diario Official</i> de 29 de dezembro de 1894.)
		1895 — 19 de fevereiro	Aviso n. 23 — Manda applicar aos productos, vasilhame, rolhas, rotulos e arame da Empreza de Aguas de Caxambú a tarifa especial n. 1, em vigor nesta estrada.
		1897 — 17 de maio . .	Decreto n. 2.513 — Altera o § 2º do art. 5º das condições regulamentares, sobre bilhetes de ida e volta.
		1902 — 28 de agosto .	Decreto n. 4.521 — Approva as clausulas para o arrendamento provisorio da estrada.
		1902 — 3 de setembro	Contracto entre o Governo Federal e o cidadão José de Oliveira Castro, para o arrendamento provisorio da estrada.
		1902 — 14 de novembro	Aviso n. 53 — Reduz a tarifa de transporte do café.

NUMERO
DE
ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

1904 — 19 de agosto .	Aviso n. 7 — Resolve que se adopte no final do art. 5 das condições regulamentares da estrada a mesma disposição adoptada nas da Estrada de Ferro Central do Brazil.
1904 — 26 de setembro	Aviso n. 14 — Altera o § 2º, art. 5º, das condições regulamentares, permitindo recarimbar o bilhete de volta em qualquer estação, desde que esteja dentro do prazo.
1904 — 27 de outubro.	Aviso n. 13 — Torna extensivas aos cafés destinados a Santos, via Cruzeiro, as tarifas especiaes e abatimentos additionaes existentes para os cafés procedentes das estações das Estradas de Ferro Sapucaí e Muzambinho e destinados á Capital Federal ; tambem concede aos cafés procedentes das estações da navegação do rio Sapucahy e destinados ao Rio de Janeiro ou Santos, via Cruzeiro, o abatimento adicional de 10 % de que goza o café procedente de Areado, na Estrada de Ferro Muzambinho e Pouso-Alegre e o mesmo, na Estrada de Ferro Sapucahy.
1905 — 30 de março .	Aviso n. 89 — Manda transportar gratuitamente formigas « paraguayas » ou « cuyabanas » nesta estrada.
1905 — 16 de setembro	Aviso n. 265 — Approva as modificações nos horarios em vigor na estrada de ferro Muzambinho.
1906 — 28 de março .	Portaria — Modificando a tarifa telegraphica em vigor nesta estrada, de 70 réis para 60 réis por palavra quando o telegramma tiver de transitar dentro de um mesmo Estado.
1906 — 19 de maio . .	Aviso n. 131 — Approva novo horario para os trens ramal da Campanha. (Diario Official de 20 de maio de 1906.)
1906 — 30 de junho. .	Aviso n. 5 — Approva o horario dos trens expressos mixtos na Estrada de Ferro a Minas e Rio.
1906 — 20 de agosto .	Aviso n. 6 — Modifica provisoriamente o art. 5º das condições em vigor nesta estrada. (Diario Official de 21 de agosto de 1906.)
1907 — 14 de agosto .	Aviso n. 279 — Autoriza alteração no horario da estrada de ferro Muzambinho, de accôrdo com os horarios da Minas e Rio e Central do Brazil. (Diario Official de 17 de agosto de 1907.)
1907 — 14 de agosto .	Aviso n. 280 — Autoriza a alteração no horario da estrada de ferro Minas e Rio, de accôrdo com os horarios da Muzambinho e Central do Brazil.
1907 — 23 de outubro.	Decreto n. 6.690 — Autoriza a transferencia, ao Estado de Minas, da concessão de que trata o decreto n. 846, de 11 de outubro de 1890. (Diario Official de 10 de novembro de 1907.)
1908 — 30 de julho. .	Decreto n. 7.050 — Rescinde o contracto entre o Governo Federal e José de Oliveira Castro para o arrendamento provisório da Estrada de Ferro Minas e Rio. (Diario Official de 5 de setembro de 1908.)
1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.091 — Autoriza a incorporação da Estrada de Ferro Muzambinho a Minas e Rio. (Diario Official de 4 de setembro de 1908.)
1908 — 12 de setembro	Decreto n. 7.110 — Abre o credito de 12.000:000\$ para pagamento do preço da aquisição e encampação desta estrada e de que trata o dec. n. 7.091, de 27 de agosto de 1908. (Diario Official de 13 de setembro de 1908.)
1908 — 18 de setembro	Aviso n. 121 — Declara que, em virtude do que ponderou o ministro da Fazenda, a receita da Estrada

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Ferro Minas e Rio, conjuntamente com os impostos federaes e estadoaes, arrecadados estes e aquelles pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devem ser recolhidos diariamente ao Thesouro Federal e remettidos á Directoria de Contabilidade os respectivos balancetes mensaes.
		1908 — 24 de sctembro	Portaria — Resolvendo approvar modificações nas tarifas e respectivas pautas actualmente em vigor nesta estrada. (<i>Diario Official</i> de 25 de setembro de 1908.)
		1909 — 26 de agosto .	Aviso n. 53 — Manda observar provisoriamente nesta estrada e na Muzambinho o regulamento da Central do Brazil.
		1909 — 4 de novembro	Decreto n. 7.642 — Abre o credito de 1.569:468\$082 para occorrer ás despezas com esta estrada. (<i>Diario Official</i> de 9 de novembro de 1909.)
		1909 — 4 de novembro	Exposição ao Presidente da Republica sobre esta estrada, pedindo a abertura do credito de..... 1.569:468\$082 e fazendo o historico sobre a aquisição, arrendamento e rescisão do arrendamento desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 9 de novembro de 1909.)
		1909 — 2 de dezembro	Decreto n. 7.704 — Autoriza o contracto com a Companhia Viação Ferrea Sapucahy para o arrendamento da rêde de viação sul mineira e construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes. (<i>Diario Official</i> de 28 e 30 de dezembro de 1909.)
		1910 — 7 de abril . .	Decreto n. 7.941 — Reconhece, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, a antiga Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, para os effeitos do respectivo contracto.
		1910 — 8 de abril . .	Portaria — Determina que na fiscalização desta rêde sejam observadas as instrucções provisórias que a acompanham. (<i>Diario Official</i> de 13 de abril de 1910.)
		1910 — 24 de maio . .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accôrdo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira e a Mogyana. (<i>Diario Official</i> de 25 de maio de 1910.)
		1910 — 6 de outubro .	Decreto n. 8.273 — Approva os estudos definitivos relativos ao trecho de Guaxupé a Monte Santo desta rêde, que constitue a 3ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, na extensão de 46.340 metros e o respectivo orçamento, reduzido a 2.831:895\$672, devendo as distancias kilometricas ser contadas em seguimento ás da Estrada de Ferro de Muzambinho. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1910.)
		1911 — 5 de abril . .	Decreto n. 8.652 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraíso, 4ª secção da linha de Monte Bello á Santa Rita de Cassia, desta rêde, na extensão de 54.300 metros. (<i>Diario Official</i> de 7 de abril de 1911.)
		1911 — 16 de agosto .	Decreto n. 8.908 — Approva os estudos do 1º trecho do ramal de Lavras, com a extensão de 86 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 12 de março de 1913.)
		1911 — 20 de setembro	Aviso n. 151 — Declara que o engenheiro-chefe da Comissão fiscal procedeu acertadamente incluindo no computo da renda bruta a percentagem de 4 %, percebida pela companhia para a cobrança do imposto de transito, visto como, tratando-se de renda

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			<p>eventual, necessariamente ella tem de ser apurada e quanto aos juros e amortização do capital de 10.000.000\$, que a companhia foi obrigada a depositar, que do preço de arrendamento annual com vêm deduzir, para ser paga á companhia, a importância do serviço de juros de 5 % ao anno, sendo que tal deducção deve corresponder aos juros das parcelas que tiverem sido depositadas antes de 1917, época em que ficará effectuado todo o depósito.</p> <p>(Diario Official de 26 de setembro de 1911.)</p>
		1911 — 22 de novembro	<p>Decreto n. 9.126 — Approva os estudos do ultimo trecho do ramal de Lavras, na extensão de 6.44 metros.</p> <p>(Diario Official de 23 de janeiro de 1912.)</p>
		1912 — 18 de março .	<p>Portaria — Approvando quadro e tabella de vencimentos do pessoal da linha de Carvalhos a Fazendinha.</p> <p>(Diario Official de 19 de março de 1912.)</p>
		1912 — 19 de março .	<p>Aviso n. 24 — Autoriza a Inspectoria Federal das Estradas compellir a companhia a melhorar, dentro do prazo de seis mezes, as suas officinas e bem assim adquirir 15 locomotivas.</p> <p>(Diario Official de 21 de março de 1912.)</p>
		1912 — 23 de março .	<p>Aviso n. 33 — Manda revogar a circular n. 75, de 2 de maio de 1911, do chefe da contabilidade desta companhia, visto infringir condições regulamentares estabelecidas mediante aprovação do Governo.</p> <p>(Diario Official de 24 de março de 1912.)</p>
		1912 — 30 de março .	<p>Aviso n. 36 — Altera o horario dos trens mixtos que correm entre Tres Corações e Monte Bello, de modo que o cruzamento dos mesmos se dê em Gaspar Lopes, ponto de entroncamento do ramal de Alfenas.</p> <p>(Diario Official de 31 de março de 1912.)</p>
		1912 — 17 de abril . .	<p>Decreto n. 9.523 — Approva os estudos definitivos do ramal de Passos, na extensão de 125.968 metros e 39 centímetros e o respectivo orçamento na importância de 8.802:818\$478.</p> <p>(Diario Official de 20 de abril de 1912.)</p>
		1912 — 4 de julho . .	<p>Decreto n. 9.648 — Approva os estudos definitivos do trecho de S. Sebastião do Paraíso a Santa Rita de Cassia, na extensão de 51.314 metros, e o orçamento de 2.623:183\$660.</p> <p>(Diario Official de 12 de julho de 1912.)</p>
		1912 — 4 de julho . .	<p>Aviso n. 91 — Esclarece duvidas acerca do excesso que sobre o capital de 10.000.000\$, apresentam os orçamentos dos prolongamentos e ramaes desta rede que não são procedentes, não sendo, pois, necessária nenhuma revisão do contracto, devendo notificar a companhia para que entre no regimem do rigoroso cumprimento das obrigações contractuaes.</p> <p>(Diario Official de 12 de julho de 1912.)</p>
		1912 — 18 de julho . .	<p>Aviso n. 97 — Approva provisoriamente o horario para os trens de passageiros entre Guaraniaçu e Guaxupé.</p> <p>(Diario Official de 19 de julho de 1912.)</p>
		1912 — 12 de setembro	<p>Aviso n. 119 — Manda que no computo da renda bruta sejam incluídas as commissões que a companhia recebe pela arrecadação de impostos.</p> <p>(Diario Official de 13 de setembro de 1912.)</p>
		1912 — 14 de novembro	<p>Aviso n. 134 — Resolve autorizar a Companhia Mogiana a levantar a quantia necessaria para pagamentos de contas apresentadas até 31 de março do corrente.</p>

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		<p>anno, por conta do deposito feito no Baneo do Brazil, intimando-se a referida companhia a apresentar no prazo de 90 dias projecto e orçamento de officinas modernas de reparação e scientificando-lhe que, de ora em diante, só lhe será permittido retirar do deposito de 10.000:000\$ feito no Baneo do Brazil, quantias proporcionaes ás obras e acquisições de material effectivamente feitas. (<i>Diario Official</i> de 17 de novembro de 1912.)</p>
	1912 — 4 de dezembro	<p>Aviso n. 141 — Declara que o prazo de 10 dias marcado para pagamento das quotas de arrendamento se conta do dia do encerramento dos trabalhos da junta de tomada de contas. (<i>Diario Official</i> de 6 de dezembro de 1912.)</p>
	1912 — 18 de dezembro	<p>Decreto n. 9.945 — Rectifica o dec. n. 8.187, de 1 de setembro de 1910, relativo ás duas primeiras secções da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia. (<i>Diario Official</i> de 23 de dezembro de 1912.)</p>
	1912 — 24 de dezembro	<p>Aviso n. 145 — Desclassifica o formicida da tarifa n. 8, subordinando-o ás taxas da tarifa n. 6, passando a pagar, em vez de 800 réis por tonelada kilometro, 300 réis.</p>
	1912.....	<p>Aviso n. 150 — Determina a demarcação de terrenos existentes junto a estação de Pouso Alto, para opportunamente se resolver sobre a applicação da parte excedente á effectivamente necessaria para construção dos futuros desvios. (<i>Diario Official</i> de 31 de dezembro de 1912.)</p>
	1913 — 14 de fevereiro	<p>Decreto n. 10.063 — Modifica o traçado da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, no trecho comprehendido entre as estacas 2.650 + 5m,65 da 4ª secção e 8 + 5m,0 da 5ª secção. (<i>Diario Official</i> de 18 de fevereiro de 1913.)</p>
	1913 — 28 de fevereiro	<p>Aviso — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede reconsideração do despacho em que lhe foi negada subvenção de 15:000\$ por kilometro para construção de uma estrada de ferro colonial, entre Pontaleté e Machadinho, por collidir o traçado com linha de zona privilegiada. (<i>Diario Official</i> de 4 de março de 1913.)</p>
	1913 — 12 de março	<p>Aviso n. 12 — Multa esta companhia em 10:000\$ por nenhuma providencia haver tomado para, no prazo de seis mezes que lhe foi marcado em 21 de março de 1912, melhorar suas officinas de reparação, bem como adquirir 15 locomotivas. (<i>Diario Official</i> de 13 de março de 1913.)</p>
	1913 — 9 de abril	<p>Decreto n. 10.161 — Approva a planta para construção de uma estação no kilometro 18 da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia e orçamento de..... 23:806\$490. (<i>Diario Official</i> de 12 de abril de 1913.)</p>
	1913 — 10 de abril	<p>Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia Mogyana pede autorização para levantar do deposito de 10.000:000\$ que tem no Banco do Brazil, a quantia de 2.423:284\$093, differença entre o capital já levantado e o resultado da tomada de contas realizada em dezembro do anno passado, devendo aguardar o que for apurado na tomada de contas que ainda se está procedendo (<i>Diario Official</i> de 11 de abril de 1913.)</p>
	1913 — 6 de maio	<p>Aviso n. 43 — Declara que fica attendido o pedido da companhia Mogyana na parte que lhe é attribuida a obrigação de construir as officinas modernas de re-</p>

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Enentas
			<p>paração, e mantido o que ficou ressalvado pela letra do aviso n. 134, de 14 de novembro de 1912, sobre pagamentos proporcionaes aos orçamentos dos estudos approvados. (<i>Diario Official</i> de 9 de maio de 1913.)</p>
		1913 — 21 de maio . .	Decreto n. 10.226 — Autoriza a alteração no trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraíso, 4ª. secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia. (<i>Diario Official</i> de 24 de maio de 1913.)
		1913 — 7 de junho . .	Portaria — Resolve tornar extensivos, provisoriamente às linhas desta rêde, trafegadas pela companhia Mogyana, os regulamentos dos transportes e do telegrapho, a classificação geral das mercadorias e as bases das tarifas approvados pelo dec. n. 10.204 de 30 de abril de 1913. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho . .	Officio n. 86 — Autoriza a substituição do nome de Monte Bello de uma estação desta rêde, pelo de Tuyuty sendo dado aquelle nome á estação do povoado assim denominado. (<i>Diario Official</i> de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 19 de julho . .	Aviso n. 87 — Approva o resultado da inspecção effectuada nas linhas desta rêde e fixa os prazos em que a companhia deve executar as obras que especifica (<i>Diario Official</i> de 20 de julho de 1913.)
		1913 — 19 de agosto . .	Áviso n. 110 — Autoriza a mudança do nome da estação de Carvalhaes, da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, para o de Vicente Carvalhaes. (<i>Diario Official</i> de 21 de agosto de 1913.)
		1913 — 27 de agosto . .	Decreto n. 10.414 — Proroga até 30 de novembro do corrente anno o prazo estipulado na clausula XXV do contracto a que se refere o dec. n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, para a conclusão do prolongamento de Monte Bello a S. Sebastião do Paraíso (<i>Diario Official</i> de 30 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de novembro	Decreto n. 10.560 — Autoriza a companhia Mogyana construir uma estação no kilometro 30 da 4ª. secção (Monte Bello a S. Sebastião do Paraíso) do prolongamento da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia e approva os respectivos projecto e orçamentos de 49:962\$493. (<i>Diario Official</i> de 15 de novembro de 1913.)
37	Rezende a Bocaina.	1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.378 -- Transfere para o nome de Manoel Lopes da Silva a concessão da Estrada de Ferro de Rezende a Arêas.
		1907 — 18 de julho . .	Aviso n. 245 — Suspende, provisoriamente, o pagamento da quota de fiscalização. (<i>Diario Official</i> de 19 de julho de 1907.)
38	Rio Branco á fronteira com a Guyana Ingleza.	1902 — 8 de feveirciro.	Decreto n. 4.340 — Concede ao engenheiro Pedro Lopes Soares de Souza uma via ferrea, partindo do ponto onde acaba a franca navegação a vapor no rio Branco e dirigindo-se para o ponto mais conveniente á fronteira com a Guyana Ingleza.
		1904 -- 27 de dezembro	Decreto n. 5.408 — Estabelece prazo para a apresentação dos estudos definitivos da estrada.

DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

39

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Datas	Ementas
Rio Claro	1888 — 4 de outubro .	Decreto n. 7.838 — Concede privilegio por 50 annos a Benedicto Antonio da Silva e aos engenheiros Adolpho Augusto Pinto e Luiz Augusto Pinto para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro entre as cidades de S. João do Rio Claro e S. Carlos do Pinhal, na Provincia de S. Paulo.
	1892 — 29 de janeiro .	Decreto n. 719 — Autoriza a transferencia da Estrada de Ferro do Rio Claro á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.
	1900 — 30 de julho . .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiaby, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
	1901 — 24 de junho . .	Decreto n. 4.057 — Fixa em £ 1.500.000 ou rês..... 13.333:333\$333, ouro, o capital da estrada e dá outras providencias.
	1902 — 31 de outubro.	Decreto n. 4.634 — Approva as despesas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1901, por conta do capital da Estrada de Ferro Rio Claro, que fica elevado a £ 4.516.236.
	1903 — 9 de julho . .	Decreto n. 4.861 — Approva as despesas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1902, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevada a £ 4.536.874.
	1904 — 16 de agosto .	Aviso n. 587 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
	1904 — 24 de novembro	Aviso n. 734 — Autoriza supprimir os trens mixtos que correm entre S. Carlos e Jabcaticabal (MT 1 e MT 2) e a annexar um carro de passageiros aos trens de carga (CT 9 e CT 10) no trecho entre S. Carlos e Bebedouro.
	1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiaby.
	1905 — 28 de março .	Decreto n. 5.496 — Approva as despesas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante os annos de 1903 e 1904, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.602.376-2-11. (<i>Diario Official</i> de 7 de abril de 1905.)
	1906 — 14 de setembro	Decreto n. 6.130 — Approva as despesas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1905, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a..... £ 1.606.528-2-11. (<i>Diario Official</i> de 15 de setembro de 1906.)
	1907 — 1 de maio . .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial, e as reduções já em vigor. (<i>Diario Official</i> de 12 de maio de 1907.)
	1907 — 10 de maio . .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial, para o transporte de passageiros. (<i>Diario Official</i> de 12 de maio de 1907.)
	1907 — 18 de maio . .	Aviso n. 173 — Approva a suppressão da taxa movel applicada ás bagagens de passageiros, da tabella 1 A. (<i>Diario Official</i> de 21 de maio de 1907.)
	1907 — 2 de junho . .	Aviso n. 221 — Approva o horario a vigorar a 14 de julho do mesmo anno. (<i>Diario Official</i> de 3 de julho de 1907.)
	1907 — 10 de dezembro	Aviso n. 441 — Declara que o Ministerio fica sciente do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas

Ementas

	«S. Paulo Railway» e determina que, em cas analogos, deve solicitar prévia autorização do G verno.
1908 — 13 de junho . .	Decreto n. 6.987 — Approva as despezas feitas pe Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluvia durante o anno de 1906, por conta do capital e Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado £ 1.615.853-8-5. (<i>Diario Official</i> de 11 de agosto de 1908.)
1908 — 12 de novembro	Decreto n. 7.170 — Concede autorização á Compañ Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, para constr cção, uso e goso de um ramal ferreo que vá tern nar na cidade de Baurú. (<i>Diario Official</i> de 3 de dezembro de 1908.)
1909 — 6 de maio . .	Aviso — Comunicando a esta repartição ter sido a provada a tarifa especial para o transporte do ga bovino, em pé, da estação de Barreto á do Pirang conforme requereram as Companhias S. Pa Railway e Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1909.)
1909 — 8 de julho . .	Decreto n. 7.453 — Approva as plantas e o orçamen do trecho de Pederneiras a Baurú, do ramal ferri concedido á Companhia Paulista de Vias Ferreas Fluviaes, pelo dec. n. 7.170, de 12 de novemb de 1908.) (<i>Diario Official</i> de 14 de julho de 1909.)
1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.774 — Approva os estudos de rectificaç da linha do Rio Claro entre a estação do mesmo nome e a de Morro Pellado. (<i>Diario Official</i> de 15 de janeiro de 1910.)
1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está auto zada a providenciar no sentido de serem mantid para as tarifas moveis das estradas de ferro S. Paulo os preços basicos correspondentes á ta de 16 dinheiros por LS, e bem assim serem dotad as respectivas locomotivas de appparelhos que evita dispersão das fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.)
1912 — 7 de março . .	Aviso n. 14 — Approva, provisoriamente, o horario e trens de passageiros entre as estações de S. Car e Barreto. (<i>Diario Official</i> de 8 de março de 1912.)
1912 — 24 de julho. .	Decreto n. 9.680 — Proroga até 30 de junho de 1913 prazo para conclusão das obras de rectificação linha do Rio Claro, entre a estação deste nome e de Itrapina (antiga Morro Pellado.) (<i>Diario Official</i> de 30 de julho de 1912.)
1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.727 — Approva as despezas feitas dura os annos de 1909 e 1910 nas linhas ferreas de c cção federal. (<i>Diario Official</i> de 20 de agosto de 1912.)
1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.916 — Approva as despezas feitas durant anno de 1911 nas linhas ferreas de concessão feder (<i>Diario Official</i> de 11 de dezembro de 1912.)
1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 143 — Approva os horarios complementares pa os trens P 4 e P 9, entre S. Carlos e Araraqua
1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos tr sportes e de telegrapho, bases das tarifas e cla ficação geral das mercadorias, para vigorarem linhas de concessão federal desta e de out estradas. (<i>Diario Official</i> de 19 de junho de 1913.)

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 2 de julho . .	Decreto n. 10.314 — Approva os estudos definitivos do trecho de 40 kilometros e 340 metros, da linha Rio Claro, entre as estações desse nome e a de Ityrapina, e o respectivo orçamento de 3.262:028\$253 e revoga o dec. n. 7.774, de 30 de dezembro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 18 de julho de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Decreto n. 10.398 — Approva as despezas feitas durante o anno de 1912 nas linhas de concessão federal. (<i>Diario Official</i> de 2 de setembro de 1913.)
40	Rio de Janeiro a Porto Alegre	1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.088 — Manda construir uma estrada de ferro do Rio de Janeiro a Porto Alegre. (<i>Diario Official</i> de 21 de fevereiro de 1913.)
41	Rio do Ouro	1893 — 5 de agosto . .	Portaria — Approvando as tarifas e condições regulamentares da estrada.
		1900 — 10 de fevereiro	Portaria — Providenciando (art. 1º) para que a estrada continue a reger-se pelo regulamento da Estrada de Ferro de Paulo Afonso.
		1908 — 18 de agosto .	Aviso n. 192 — Autoriza o inspector geral de Obras Publicas promover o estabelecimento do trafego mutuo entre esta estrada e a Central do Brazil.
		1909 — 31 de dezembro	Aviso n. 394 — Approva as tarifas desta estrada.
		1911 — 15 de agosto .	Aviso n. 295 — Autoriza estabelecer entre a Central do Brazil e a Repartição de Aguas, Exgotos e Obras Publicas, o accôrdo necessario, afim de que as mercadorias provenientes da zona da Rio do Ouro sejam conduzidas até Alfredo Maia, da linha Auxiliar. (<i>Diario Official</i> de 17 de agosto de 1911.)
		1912 — 9 de agosto . .	Aviso n. 59 — Estabelece novas taxas para o transporte de lenha e carvão vegetal, que passarão a pagar 100 réis por toneladas-kilometro até 500 kilogrammas e 80 réis excedendo a 500 kilogrammas. (<i>Diario Official</i> de 14 de agosto de 1912.)
		1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.065 — Abre o credito de 200:000\$ para aquisição de material fixo e rodante para esta estrada. (<i>Diario Official</i> de 19 de fevereiro de 1913.)
42	Santos a Jundiaby (S. Paulo Railway).	1896 — 3 de setembro.	Decreto n. 2.338 — Approva os estudos definitivos para a duplicação da linha e fixa em 2.900.000 o capital a despender com essa duplicação.
		1900 — 30 de julho . .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiaby, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1900 — 20 de dezembro	Decreto n. 3.865 — Adopta no regulamento aprovado pelo dec. n. 9.928, de 11 de abril de 1888, para o serviço telegraphico da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, todo o capitulo 22, do titulo 3º, do regulamento que baixou com o dec. n. 1.663, de 30 de janeiro de 1894.
		1911 — 3 de junho . .	Decreto n. 4.034 — Autoriza a «S. Paulo Railway Company, Limited», incorporar ao respectivo capital a quantia de 2.952.520-3-0, excesso de despeza com a duplicação da linha de Santos a Jundiaby.
		1901 — 17 de junho . .	Aviso n. 124 — Approva as bases para tarifas.

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1904 — 13 de agosto .	Aviso n. 580 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Autoriza as Companhias «S. Paulo Railway», Paulista e Mogiana alterarem os respectivos Regulamentos do Telegrapho, do seguinte modo : A' classe 6ª, do art. 2º, do Regulamento do Telegrapho accrescentem-se as palavras «urgente ordinario», ficando assim redigida : 6ª Telegramma particular urgente e ordinario. Ao art. 10 do mesmo regulamento, accrescente-se o seguinte paragrapho : «Os telegrammas apresentados como urgente terão esta declaração assignada pelo signatario o telegramma, serão transmitidos de preferenc aos ordinarios de igual categoria e pagarão ta dupla.»
1906 — 23 de abril . .	Aviso n. 100 — Aceita a nova applicação, a partir de 1 de maio em diante, da tabella 2 A, das tarifas, o seguinte modo : Até 200 kilometros, 200 réis por tonelada-kilometro de 201 a 300 kilometros, 180 réis por tonelada kilometro ; de 301 em deante, 140 réis por tonelada-kilometro (Diario Official de 24 de abril de 1906.)
1906 — 4 de maio. . .	Aviso n. 114 — Aceita a resolução adoptada para tarifa de transporte de passageiros em sua linha que é a seguinte : 1ª classe, 65 réis por kilometro e 2ª classe, 32,5 réis por kilometro. (Diario Official de 5 de maio de 1906.)
1906 — 27 de novembro	Aviso n. 359 — Reduz a tarifa do café pelo seguinte modo : Para o café beneficiado da tabella 3 — 160 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em casquinha da tabella 3 A — 140 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em cereja ou em côco da tabella 3 — 128 réis por tonelada e por kilometro. Esta alteração deverá vigorar de 1 de dezembro do corrente anno a 30 de junho de 1907, desde que a taxa cambial sobre Londres se mantenha acima de 12 dinheiros, sendo que, no caso contrario, depois daquella data, terá a estrada de executar a tarifa de que trata o aviso n. 124, de 17 de junho de 1901, salvo o accôrdo posterior. (Diario Official de 28 de novembro de 1906.)
1907 — 1 de abril. . .	Aviso n. 116 — Approva o abatimento de 12,5 %, seja a adopção da base de 146 réis por tonelada por kilometro, para o café da tabella 3 ; de 123 réis para o café em casquinha, da tabella 3 A, e de 112 réis para o café em cereja ou em côco, da tabella 3 B.
1907 — 11 de maio . .	Portaria — Approva a nova tarifa differencial para a tabella 1 A. (Diario Official de 29 de maio de 1907.)
1907 — 18 de dezembro	Aviso n. 420 — A titulo de experiencia, autoriza modificar as tarifas para o transporte de gado vaccum. (Diario Official de 20 de dezembro de 1907.)
1908 — 3 de fevereiro.	Aviso n. 37 — Declara que fica approvada a nova tabella de passagens para o serviço suburbano, em todas as estações desde S. Bernardo até Pirituba.
1908 — 8 de abril. . .	Aviso n. 123 — Declara, para os fins convenientes, que de accôrdo com o parecer, fica approvada a sua pressão dos dizeres «Não se permittem meias passagens» do art. 6º, do regulamento vigente desta estrada.

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 6 de maio . . .	Aviso — Communicando á esta repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barretos á do Piranga, conforme requereram as Companhias São Paulo Railway e Paulista de vias Ferreas e Fluviaes. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio do 1909.)
		1909 — 21 de setembro	Aviso n. 236 — Approvando a tarifa, com a redução proposta, de transporte de café, proporcional ás distancias até S. Paulo, recebido o producto em trafego mutuo na estação final. (<i>Diario Official</i> de 23 de setembro de 1909.)
		1910 — 27 de abril . .	Aviso n. — Approva a nova tarifa para o transporte de café entre as estações de Jundiahy e Santos. (<i>Diario Official</i> de 28 de abril de 1910.)
		1910 — 17 de maio . .	Aviso n. — Approva a redução seguinte na tarifa de passageiros : <i>Passagens de 1ª classe</i> — De S. Paulo ao Braz, ao preço especial e reduzido de 5\$000 ; de Santos e vice-versa, idem, idem. <i>Passagens de 2ª classe</i> — Reduzida a base actual de 33,5 réis para 30 réis, por kilometro.
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal das Companhias Paulista, Mogiana, Sorocabana e S. Paulo Railway. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1913.)
		1913 — 30 de junho . .	Aviso — Autoriza esta companhia reduzir de 185 para 160 réis a base da tarifa de café a que se refere o aviso n. 114, de 4 de agosto de 1911, bem como estender o abatimento de 20 % a que se refere o aviso n. 172, de 14 de outubro desse mesmo anno, aos cafés que fizerem em outras linhas cursos inferiores a 251 kilometros, não podendo, porém, o frete calculado para uma estação situada a menor distancia ser superior ao de uma outra situada a maior distancia. (<i>Diario Official</i> de 2 de julho de 1913.)
		1913 — 21 de agosto . .	Aviso n. 118 — Mantém a intimação feita a esta companhia para entrega ao juizo arbitral da questão referente á tomada de contas da receita do trafego e despezas de custeio, para o fim de serem reduzidas as tarifas, como está previsto no contracto celebrado em virtude do dec. n. 1.759, de 26 de abril de 1856. (<i>Diario Official</i> de 23 de agosto de 1913.)
43	S. Luiz de Caceres ao Guaporé	1911 — 6 de dezembro .	Decreto n. 9.178 — Abre o credito de 50:000\$ para os estudos de uma linha ferrea de S. Luiz de Caceres ao ponto mais francamente navegavel do rio Guaporé, em Matto Grosso. (<i>Diario Official</i> de 12 de dezembro de 1911.)
44	S. Luiz a Caxias	1905 — 3 de janeiro . .	Lei n. 1.329 — Autoriza o Governo promover a construcção de uma estrada de ferro entre as cidades de Caxias e S. Luiz, no Estado do Maranhão.
		1905 — 30 de outubro . .	Portaria — Approvando as instrucções para estudos definitivos. (<i>Diario Official</i> de 15 de novembro de 1905.)
		1906 — 6 de março . . .	Decreto n. 5.914 — Abre o credito especial de 180:000\$ para o proseguimento dos estudos da estrada. (<i>Diario Official</i> de 10 de março de 1906.)

NUMERO DE ORDEN

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DÉCRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
1906 — 5 de maio . .	Portaria — Alterando o quadro do pessoal constante do art. 9º das instruções approvadas por portaria de 30 de outubro de 1905. (<i>Diario Official</i> de 6 de maio de 1906.)
1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.379 — Abre o credito de 40:000\$ para ocorrer ás despesas com a conclusão dos estudos. (<i>Diario Official</i> de 23 de fevereiro de 1907.)
1907 — 16 de setembro	Decreto n. 6.643 — Abre o credito de 150:000\$ para se applicar ás despesas de estudos e construcção da estrada. (<i>Diario Official</i> de 19 de setembro de 1907.)
1907 — 3 de outubro .	Decreto n. 6.670 — Approva os estudos e orçamento da estrada, correspondente ao traçado que passa pelo Bom Sucesso, inclusive o ramal de Itaqui, na extensão total de 398.726 metros e bem assim o respectivo orçamento na importancia de 17.216:847\$830 (<i>Diario Official</i> de 5 de outubro de 1907.)
1908 — 20 de agosto .	Decreto n. 7.073 — Autoriza o contracto da construcção desta estrada e do ramal de Itaqui. (<i>Diario Official</i> de 17 de outubro de 1908.)
1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.222 — Abre o credito de 150:000\$ para ocorrer ás despesas de estudos e construcção desta estrada.
1909 — 27 de maio . .	Decreto n. 7.425 — Transfere para a razão social Ibirocal & Comp. o contracto de construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 2 de junho de 1909.)
1910 — 27 de janeiro .	Decreto n. 7.837 — Substitue diversas clausulas do decreto n. 7.073, de 20 de agosto de 1908. (<i>Diario Official</i> de 30 de janeiro de 1910.)
1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.353 — Approva, com exclusão do ramal de Galeana, os estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 11.443:995\$344, dos trechos de Rosario a Itapicuru, na extensão de 57.200 metros e de Caxias a Codó, na extensão de 85.080 metros da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaqui. (<i>Diario Official</i> de 13 de novembro de 1910.)
1911 — 8 de maio . .	Decreto n. 8.709 — Abre o credito de 300:000\$ para estudos definitivos de uma estrada de ferro que partindo de Coroatá, nesta estrada, vá ter a sua localidade á margem do Tocantins, no Maranhão. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1911.)
1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.027 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto, para a construcção e de clara extensiva a esta estrada as condições gerais e especificação da rede de viação geral da Bahia. (<i>Diario Official</i> de 11 de outubro e de 23 e 25 de novembro de 1911.)
1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.303 — Transfere á Companhia S. Luiz a Caxias o contracto de 24 de outubro de 1908 para a construcção da estrada de ferro S. Luiz a Caxias ramal de Itaqui. (<i>Diario Official</i> de 13 de janeiro de 1912.)
1912 — 23 de janeiro.	Termo do accôrdo transferido á Companhia S. Luiz a Caxias o contracto de 24 de outubro de 1908, para a construcção da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias ramal de Itaqui, conjuntamente com a caução de 50:000\$000. (<i>Diario Official</i> de 30 de janeiro de 1912.)
1912 — 18 de abril . .	Aviso n. 46 — Autoriza a Companhia S. Luiz a Caxias fornecer á Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias e ramal de Itaqui dois gyradores, seis caixas d'agua,

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

NÚMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

30 mil litros com os respectivos accessorios, seis bombas aspirantes calcantes e mais o encanamento necessario.

(*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)

1912 — 31 de julho . .

Decreto n. 9.697 — Approva os estudos definitivos dos trechos de Itapicurú a Cachimbos, Cachimbos a Co-roatá e Coroaá a Codó e os respectivos orçamentos de 3.131:189\$804, 4.230:139\$651 e 5.132:435\$588.

(*Diario Official* de 7 de agosto de 1912.)

1912 — 4 de setembro.

Decreto n. 9.753 — Proroga até 24 de novembro de 1914 o prazo fixado para a conclusão da construção desta estrada.

(*Diario Official* de 7 de setembro de 1912.)

1913 — 15 de janeiro.

Decreto n. 10.009 — Approva os estudos definitivos do trecho de S. Luiz a Rosario, com a extensão 70 km 145,86, desta estrada e o orçamento de..... 10.693:712\$420.

(*Diario Official* de 23 de janeiro de 1913.)

1913 — 18 de junho . .

Decreto n. 10.273 — Proroga até 30 de novembro de 1913 o prazo para a conclusão do trecho de Rosario a Itapicurú mais 57 kilometros desta estrada.

(*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)

1913 — 29 de dezembro

Aviso n. 179 — Attendendo á necessidade de conservação dos trechos desta estrada, depois de findos os prazos de responsabilidade dos empreiteiros, resolve autorizar a entrega aos referidos empreiteiros, a titulo precario e sem onus para o Thesouro, mediante certas condições.

(*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)

45 Sorocabana e Ituana

1895 — 6 de maio . .

Decreto n. 2.020 — Approva provisoriamente as instruções regulamentares e tarifas para vigorarem nas linhas ferreas de Tatuhy a Itararé e de Botucatú a Tibagy, bem assim bases para applicação de tarifas moveis.

1895 — 17 de outubro.

Decreto n. 2.430 — Approva a mudança de Botucatú por ponto inicial da linha de Botucatú a Tibagy para a estação de Capão Bonito.

1900 — 30 de julho . .

Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiaby, Paulista, Mogyana e Sorocabana.

1904 — 18 de maio . .

Aviso n. 397 — Approva o horario que tem de vigorar nos trens dos prolongamentos federaes da estrada.

1907 — 7 de março . .

Decreto n. 6.401 — Approva os novos estudos definitivos relativos ao trecho comprehendido entre Aca-rassú e Itararé, sendo fixado o prazo de dois mezes para inicio das obras e de dois annos para conclusão de toda a linha até Itararé.

(*Diario Official* de 10 de março de 1907.)

1907 — 15 de junho . .

Decreto n. 6.324 — Autoriza a « Sorocabana Railway » a funcionar na Republica.

(*Diario Official* de 17 de junho de 1907.)

1907 — 25 de junho . .

Decreto n. 6.574 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funcionar na Republica.

(*Diario Official* de 31 de julho de 1907.)

1907 — 29 de agosto .

Decreto n. 6.623 — Revalida a concessão feita á antiga Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, na conformidade do dec. n. 10.090, de 21 de novembro de 1888, e transferida ao governo de S. Paulo, jun-

NUMERO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DÉCRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

Datas	Ementas
	<p>temente com as demais concessões e estradas de ferro adquiridas pelo Governo Federal, em leilão de 5 de agosto de 1904. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1907.)</p>
1907 — 26 de setembro	<p>Aviso n. 320 -- Autoriza a abertura do trafego provisorio, no trecho comprehendido entre as estações de Itapetininga e Engenheiro Hermillo, com 53.900^m de extensão.</p>
1907 — 31 de outubro.	<p>Decreto n. 6.700 -- Autoriza á « Sorocabana Railway » a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 8 de novembro de 1907.)</p>
1908 — 9 de janeiro.	<p>Decreto n. 6.849 -- Approva os novos estudos definitivos e orçamento de 3.729:255\$948, relativos a trecho de 65 kilometros e 371 metros, comprehendido entre Cerqueira Cesar e Ilha Grande, da linha de Tibagy.</p>
1908 — 27 de janeiro.	<p>Aviso n. 21 -- Declara que foi approvada a nova tabela proposta pela estrada para os fretes das madeiras e 43 de suas tarifas, destinadas ao transporte de madeiras justas e aparelhadas. (<i>Diario Official</i> de 28 de janeiro de 1908.)</p>
1908 — 8 de outubro.	<p>Decreto n. 7.149 -- Approva os novos estudos definitivos e orçamento do trecho de Ilha Grande ao Sal Grande do Paranapanema, na extensão de 48 kilometros e 465 metros de linha da Tibagy. (<i>Diario Official</i> de 17 de outubro de 1908.)</p>
1909 — 3 de junho.	<p>Decreto n. 7.432 -- Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 10 de junho de 1909.)</p>
1909 — 6 de setembro.	<p>Portaria, approvando a redução dos fretes para transporte de animaes, conforme propoz a companhia. (<i>Diario Official</i> de 7 de setembro de 1909.)</p>
1909 —	<p>Aviso approvando o accôrdo de trafego mutuo provisorio com a S. Paulo-Rio Grande. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1909.)</p>
1910 — 6 de janeiro	<p>Decreto n. 7.807 -- Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funcionar na Republica. (<i>Diario Official</i> de 15 de janeiro de 1910.)</p>
1910 — 12 de maio.	<p>Lei n. 2.251 -- Autoriza o credito especial de 364:559\$143 para pagamento de juros garantidos. Estrada de Ferro Sorocabana, de 29 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (<i>Diario Official</i> de 18 de maio de 1910.)</p>
1910 — 12 de maio.	<p>Decreto n. 7.905 -- Transfere do porto de Tibiriçá, rio Paraná, para o logar que melhor convier á travessia desse rio, o ponto terminal da linha ferroviaria comprehendida nas da Estrada de Ferro Sorocabana, que, segundo a clausula 1^a do dec. n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirigia de Capão Bonito para Agua-Bóia, situada nas proximidades da foz de Tibagy, sendo mantida a mesma garantia de juros por kilometro, devendo ser remodificado nesse sentido o contracto celebrado com o governo de S. Paulo, nos termos do referido decreto. (<i>Diario Official</i> de 5 de junho de 1910.)</p>
1910 — 26 de maio.	<p>Decreto n. 8.034 -- Abre o credito de 364:559\$143 para occorrer ao pagamento dos juros garantidos a esta estrada, correspondentes ao periodo de 19 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (<i>Diario Official</i> de 31 de maio de 1910.)</p>

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 22 de junho.	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accórdos de trafego mutuo, supram essas estradas (Paraná, S. Paulo-Rio Grande e Sorocabana), umas ás outras o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias que se acham accumuladas.
		1910 — 5 de agosto.	Aviso n. 372 — Approva as bases da tarifa de caifé da tabella n. 3, desta companhia.
		1911 — 29 de maio.	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1\$ e bem assim serem dctadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (<i>Diario Official</i> de 30 de maio de 1911.)
		1911 — 16 de novembro	Decreto n. 9.024 — Proroga por quatro mezes o prazo fixado na clausula II do dec. n. 7.995, de 12 de maio de 1910, para apresentação dos estudos definitivos do ramal de Tibagy, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 18 novembro de 1911.)
		1912 — 30 de março.	Portaria — Approvando novas bases de tarifas para os ramaes federaes de Itararé e Tibagy. (<i>Diario Official</i> de 23 de maio de 1912.)
		1912 — 22 de abril.	Aviso n. 51 — Approva os horarios que teem de ser adoptados nos trens mixtos do ramal de Tibagy.
		1912 — 14 de setembro	Aviso n. 120 — Manda intimar a companhia a augmentar o material de transporte no prazo que a Inspectoria das Estradas estabelecer e sob as penas estabelecidas no contracto. (<i>Diario Official</i> de 15 de setembro de 1912.)
		1912—13 de novembro	Aviso n. 133 — Approva os horarios de trens de passageiros para os ramaes de Itararé e Tibagy.
		1913 — 10 de abril.	Aviso n. 21 — Autoriza esta companhia pôr em circulação cadernetas kilometricas. (<i>Diario Official</i> de 11 de abril de 1913.)
		1913 — 30 de abril.	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal das companhias Sorocabana, Paulista, Mogyana e S. Paulo Railway. (<i>Diario Official</i> de 10 de maio de 1913.)
		1913 — 5 de maio.	Aviso n. 41 — Approva a multa de 1:000\$ imposta a esta companhia pela infracção das clausulas XXIII e XXIV das que acompanham o dec. n. 10.090, de 2 de novembro de 1888. (<i>Diario Official</i> de 6 de maio de 1913.)
		1913 — 5 de junho.	Aviso n. 57 — Autoriza esta companhia abrir ao trafego as duas novas estações Luiz Pinto e Angatuba, respectivamente, nos kilometros 477 e 270 dos ramaes de Tibagy e Itararé, estabelecendo para os trens P — 5 e P — 6, M — 15 e M — 16, do primeiro ramal, e P — 1 e P — 2, do segundo, a parada de um minuto. (<i>Diario Official</i> de 7 de junho de 1913.)
		1913 — 30 de julho.	Decreto n. 10.373 — Approva o projecto para a construcção de um trecho de 158 kilometros mais 423 metros da linha de Tibagy, prolongamento das cabeceiras do Cervo a Indiana, desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 2 de agosto de 1913.)

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 31 de julho. .	Aviso n. 91 — Autorizou-se esta companhia estabelecer nos horarios dos trens mixtos M — 15 e M — uma parada no kilometro 506, do ramal de Tibagy (Diario Official de 5 de agosto de 1913.)
46	South Brazilian Railway Company, limited.	1910 — 14 de abril. .	Decreto n. 7.953 — Concede autorização a esta companhia para funcionar na Republica. (Diario Official de 20 de abril de 1910.)
47	State of Bahia South Western Railway Company.	1909 — 4 de fevereiro	Decreto n. 3.317 — Concede autorização a The State of Bahia South Western Railway Company, limited para funcionar na Republica. (Diario Official de 13 de fevereiro de 1909.)
48	Subterranea entre a Capital Federal e Nictheroy.	1903 — 21 de julho. .	Decreto n. 993 — Concede ao Dr. Carlos Cesar de Oliveira Sampaio e Antonio Julio de Oliveira Sampaio pelo prazo de 60 annos, a construcção de uma estrada de ferro subterranea por tracção electrica systema tubular, bitola de um metro, ligando a Capital Federal á cidade de Nictheroy.
49	Sud-Ouest Brésilien	1906 — 31 de janeiro.	Decreto n. 5.876 — Concede autorização á Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésiliens, para continuar a funcionar na Republica. (Diario Official de 31 de março de 1906.)
50	Southern São Paulo Railway Company, limited.	1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.730 — Concede autorização a esta companhia para funcionar na Republica. (Diario Official de 26 de maio de 1911.)
51	Sul da Bahia.	1908 — 10 de junho .	Decreto n. 6.988 — Abre o credito de 200:000\$ para occorrer ás despesas com o reconhecimento e estudos da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (Diario Official de 17 de junho de 1908.)
		1909 — 14 de janeiro.	Decreto n. 7.285 — Abre o credito de 200:000\$ para occorrer ás despesas effectuadas em 1908 com as estradas da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (Diario Official de 20 de janeiro de 1909.)
52	Therezopolis.	1911—28 de dezembro	Decreto n. 9.253 — Concede a esta estrada o prolongamento de sua linha ferrea até o sul de Itabira do Mato Dentro e dá outras providencias. (Diario Official de 30 de dezembro de 1911.)
53	Tijuca (Tramway Electrico). .	1902 — 21 de maio. .	Decreto n. 4.414 — Transfere ao Banco da Republica do Brazil a concessão da Estrada de Ferro da Tijuca
		1902—12 de novembro	Decreto n. 4.664 — Reduz a 3:600\$ a quota de fiscalização da Estrada de Ferro da Tijuca, de que trata art. 2º do dec. n. 4.414, de 21 de maio de 1902

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.

54

Tocantins:

Datas	Ementas
1904 — 5 de maio . .	Aviso n. 360 — Altera as Tarifas da estrada, devendo figurar os seguintes preços: da Junção á Usina 200 réis; da Usina á Caixa de Agua, 300 réis, e da Caixa de Agua ao Alto, 300 réis.
1905 — 17 de março .	Aviso n. 79 — Approva a modificação no horario dos carros.
1907 — 10 de maio. .	Aviso n. 461 — Approva, provisoriamente, o horario proposto e autoriza, nas mesmas condições, o trafego mutuo entre esta e a linha de Villa Izabel, obrigando-se porém, dentro de um mez, a apresentar ao Governo as bases do accôrdo para aquelle trafego. (<i>Diario Official</i> de 11 de maio de 1907.)
1910 — 31 de janeiro.	Decreto n. 7.842 — Transfere á Prefeitura do Districto Federal, para o fim de ficar sujeita ao regimen das concessões por esta contractadas, a Estrada de Ferro da Tijuca. (<i>Diario Official</i> de 1 e 10 de fevereiro de 1910.)
1894 — 2 de junho. .	Decreto n. 4.722 — Approva, com modificações, os estudos da estrada, na extensão de 184,200 kilometros.
1894 — 19 de outubro	Decreto n.º 214 — Proroga por um anno os prazos do contracto para contrução desta estrada.
1900 — 17 de outubro	Decreto n. 3.812 — Altera algumas e consolida todas as clausulas annexas aos decs. ns. 862 e 3.443, de 16 de outubro de 1890 e 13 de novembro de 1899, concernentes ás linhas ferrea e fluvial de que é cessionaria a Companhia Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya.
1901—23 de novembro	Decreto n. 4.258 — Fixa em 757:987\$200 o capital despendido com trabalhos preliminares.
1904—27 de dezembro	Decreto n. 3.406 — Approva, com modificações, os estudos da revisão dos primeiros 20 kilometros da estrada, fixa o prazo da reversão e dá outras providencias.
1905 — 3 de fevereiro	Aviso n. 34 — Autoriza a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, depositar na « Banque Française pour le Commerce et l'Industrie » a somma de 2.812.500 francos, destinada á construção da referida estrada. Da data desse deposito começará tambem a vencer juros de 6 %, conforme estatue o art. 3º do dec. n. 3.406, de 27 de dezembro de 1904, o capital de 757:987\$200, já reconhecido pelo decreto n. 4.258, de 23 de novembro de 1901, como tendo sido empregado na construção da linha.
1905 — 23 de julho. .	Termo de accôrdo com a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, alterando a denominação social para o titulo — Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil.
1906 — 10 de junho .	Aviso n. 185 — Autoriza o delegado do Thesouro em Londres receber da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil, cessionaria da linha ferrea de Alcobaca á Praia da Rainha, o deposito de francos 7.932.434, destinados á construção da referida linha, nos termos do § 4º da clausula 30 do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900 e modificação constante do dcc. n. 3.406, de 27 de dezembro de 1904.

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
55	Tram-Road de Nazareth . . .	1893 — 13 de julho . .	Decreto n. 1.477 — Fixa o capital em 1.890:000\$000.
		1893 — 12 de agosto . .	Portaria approvando as alterações nas tarifas approvadas por portaria de 28 de agosto de 1891.
		1906 — 29 de maio . .	Decreto n. 6.053 — Transfere ao governo do Estado a Bahia o direito de resgatar o trecho de concessão federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa. (Diario Official de 31 de maio de 1906.)
		1906 — 25 de junho . .	Termo de transferencia ao governo do Estado da Bahia do direito de resgatar o trecho de concessão federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa.
56	Uberaba a Coxim	1890 — 16 de outubro	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um sistema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal.
		1894 — 20 de janeiro.	Decreto n. 1.638 — Approva com modificações os estudos definitivos da 1ª secção da linha, na extensão de 103 kilometros.
		1894 — 27 de agosto.	Decreto n. 1.779 — Proroga por dous annos os prazos estatuidos na clausula III do dec. n. 862, de 16 de outubro de 1890, para inicio e conclusão das obras da estrada.
		1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.940 — Proroga até 31 de dezembro de 1901 o prazo para conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
		1904 — 2 de marco . .	Decreto n. 5.150 — Proroga até 31 de dezembro de 1904 o prazo para a conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
		1904 — 30 de julho . .	Decreto n. 5.266 — Transfere á Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da Estrada de Ferro de Uberaba a Coxim com algumas modificações das respectivas clausulas.
		1904 — 18 de outubro.	Decreto n. 3.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.
57	Victoria a Minas	1902 — 1 de fevereiro	Decreto n. 4.337 — Confirma á Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas a concessão feita pelo decreto n. 1.082, de 28 de novembro de 1890, substituindo, porém, o traçado, já approvado, da Estrada de Ferro de Pecanha ao Araxá, por outro que, partindo da cidade da Victoria, Estado do Espirito Santo, passe por Pecanha e termine em Diamantina, no de Minas Geraes.
		1903 — 3 de fevereiro.	Decreto n. 4.759 — Aceita, com modificações, para a construção da Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, os estudos definitivos da linha comprehendida entre Victoria e Pecanha, anteriormente approvados.
		1904 — 26 de abril . .	Decreto n. 3.203 — Approva os estudos definitivos e orçamento da variante « Páo Gigante», da estrada entre S. José de Queimados, no kilometro 29,300, e villa Collatina, no kilometro 156, do traçado a que refere o dec. n. 4.759, de 3 de fevereiro de 1903.
		1904 — 10 de maio . .	Decreto n. 3.214 — Approva o regulamento e tarifas da estrada.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas	Ementas
1904 — 24 de maio. .	Aviso n. 414 — Approva o horario dos trens da estrada.
1904 — 5 de outubro.	Portaria approvando provisoriamente o quadro do pessoal e tabella de vencimentos.
1904 — 10 de outubro	Aviso n. 664 — Fixa em frs. 17.897.102 a totalidade dos depositos autorizados, sendo: o 1º, de francos 5.524.079, autorizado por despacho de 4 de junho de 1902 e o 2º, de frs. 12.373.023, a que ficou reduzido o de frs. 16.211.509, autorizado por despacho de 5 de fevereiro de 1903.
1904 — 29 de outubro.	Aviso n. 698 — Autoriza o delegado em Londres pagar á companhia a importancia de frs. 523.033, correspondentes á garantia de juros do 1º semestre deste anno, a razão de 6 % sobre o capital depositado de frs. 17.897.102, com o desconto já feito de frs. 13.878, concernentes aos juros pagos pelo estabelecimento bancario em que foi depositado aquelle capital.
1904 — 31 de outubro.	Aviso n. 700 — Approva a modificação do horario em vigor na estrada.
1905 — 23 de fevereiro	Aviso n. 52 — Approva o horario para os trens extraordinarios entre as estações de Porto Velho e Alfredo Maia.
1905 — 15 de março .	Aviso n. 67 — Autoriza o pagamento de 523.279 francos ao representnte da companhia, juros correspondentes ao 2º semestre do anno de 1904.
1905 — 11 de abril. .	Decreto n. 5.506 — Approva os estudos de uma variante da estrada, comprehendida entre os kilometros 92 e 113 do traçado a que se refere o decreto 5.203, de 26 de abril de 1904, com a sub-variante projectada entre as estacas 258 + 6 a 508 + 6 e a modificação entre as estacas 0 e 130 indicada em tinta azul nas plantas.
1905 — 7 de julho. . .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os diversos serviços, até a extensão em trafego de 200 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 14 de julho de 1905.)
1905 — 10 de julho. .	Aviso n. 199 — Autoriza fazer em suas tarifas, a titulo de experiencia e em character provisório, as seguintes alterações : Tarifa n. 12 — O café em grão ou casquinha pagará a taxa de tres réis por 10 kilos o kilometro até 200 kilometros ; Tarifa n. 13 — O café em côco ou cereja pagará a taxa de 2,5 réis, nas mesmas condições ; O sal grosso ou de cozinha pagará 2,5 réis por 10 kilos o kilometro, conforme a tarifa n. 9 ; Finalmente, a cerveja de produção nacional será cobrada pela tarifa n. 7.
1906 — 28 de agosto .	Aviso n. 241 — Autoriza o pagamento de 932.499 francos á companhia, juros do primeiro semestre de 1906.
1906 — 16 de outubro.	Decreto n. 1 532 — Autoriza o Governo a abrir o credito extraordinario de 66:000\$ (ouro) para pagamento de juros de 6 % ao anno devidos á companhia, de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (<i>Diario Official</i> de 20 de outubro de 1906.)
1906 — 23 de outubro.	Decreto n. 693 — Abre o credito extraordinario de 66:000\$ (ouro) para pagamento dos juros de 6 % ao anno, devidos de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1906.)

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 -- 31 de julho . .	Portaria — approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços, até extensão em trafego de 350 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 21 de agosto de 1907.)
		1907 — 9 de setembro.	Portaria — approvando, provisoriamente, a titulo de experiencia, as alterações nas tarifas desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1907.)
		1907 -- 23 de setembro	Aviso n. 312 — Autoriza a companhia construir um estação no districto de Cavallinhos. (<i>Diario Official</i> de 24 de setembro de 1907.)
		1907 — 14 de novembro	Aviso n. 369 — Autoriza a construcção de uma parada na povoação de Baixo Guandú, de conformidade com o accôrdo firmado com os interessados que solicitaram.
		1908 — 10 de setembro	Aviso n. 311 — Confirma o telegramma passado ao do legado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de francos 1.466.173, de juros correspondentes ao 1º semestre de 1908.
		1909 — 27 de maio . .	Decreto n. 7.424 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e orçamento do trecho de 137 kilometros, a partir da estaca 3.970, da revisão de estudos na margem direita do rio Doce, pouco abaixo de Derrubadinha. (<i>Diario Official</i> de 4 de junho de 1909.)
		1909 — 8 de junho . .	Decreto n. 7.453 — Substitue o trecho de Sant'Anna de Ferros a Serro, da Estrada de Ferro Victoria Diamantina, pelo de Curralinho, da Estrada de Ferro Central do Brazil, á cidade de Diamantina, em Minas. (<i>Diario Official</i> de 11 de julho de 1909.)
		1909 — 20 de agosto .	Portaria — approvando a redução de preço e alteração de classificação nas tarifas desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 21 e 22 de agosto de 1909.)
		1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.599 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho a Diamantina, na extensão de 38,900 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 21 de outubro de 1909.)
		1909 — 30 de outubro.	Aviso — autorizando o deposito de 3.000:000\$, correspondentes aos estudos e construcção de 100 kilometros ficando o restante dependente de approvação dos estudos de toda a linha e do bom andamento que for dado pela companhia á construcção. (<i>Diario Official</i> de 31 de outubro de 1909.)
		1909 —	Aviso — declarando a esta repartição que as modificações constantes do dec. n. 7.599, de 14 de outubro ultimo, approvando os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho a Diamantina são as constantes do officio n. 1.035, de 11 daquelle mez, da mesma repartição. (<i>Diario Official</i> de 7 de novembro de 1909.)
		1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.773 — Autoriza a modificação, do contracto para o fim de ser adquirido o direito de reversão em suas linhas. (<i>Diario Official</i> de 25 de janeiro de 1910.)
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.889 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do segundo trecho da linha de Curralinho a Diamantina. (<i>Diario Official</i> de 22 de março de 1910.)
		1910 — 28 de março .	Decreto n. 7.920 — Abre o credito de 99:216\$536, ouro suplementar á consignação « Estrada de Ferro Victoria a Diamantina » da verba 8ª do orçamento do exercicio de 1909. (<i>Diario Official</i> de 30 de março de 1910.)

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRATOS ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 18 de agosto .	Decreto n. 8.153 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia total de 1.587:020\$476 da variante da Serra do Riacho das Varas, com a extensão de 18.930 metros, entre os kilometros 61,080 e 80,100 do ramal de Currallinho. (<i>Diario Official</i> de 26 de agosto de 1910.)
		1910 — 1 de setembro	Decreto n. 8.188 — Approva o projecto apresentado pela companhia, de conformidade com o disposto no dec. n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, para a electrificação da linha de Victoria a Itabira de Matto Dentro, com o respectivo orçamento, na importancia total de 52.686:773\$882, que será remunerada com o transporte do minerio de ferro nos termos da clausula IV do referido decreto de n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909. (<i>Diario Official</i> de 22 de setembro de 1910.)
		1910 — 6 de setembro	Aviso n. — Autoriza a Delegacia do Thesouro em Londres pagar á companhia a garantia de juros do primeiro semestre do corrente anno, na importancia de francos - 1.878,804.13. (<i>Diario Official</i> de 10 de setembro de 1910.)
		1910 — 15 de setembro	Decreto n. 8.217 — Approva, de conformidade com a clausula 3ª do dec. n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, o projecto apresentado pela companhia para a construção de um alto forno electrico destinado á preparação do minerio de ferro que transportar, de accordo com os documentos que acompanhiam. (<i>Diario Official</i> de 29 de setembro de 1910.)
		1910 — 27 de setembro	Aviso n. — Permittindo a companhia depositar na <i>Caisse Générale et Banque de Crédit Mobilier</i> sómente a importancia correspondente ao capital maximo relativo a 150 kilometros, isto é, de 4.590:000\$000, ouro, dos quaes 1.648:501\$000 representam a differença entre a somma dos depositos já autorizados e a despeza realizada e a restante parte da quantia a despendar nas construções em andamento para a construção do trecho de Figueira a Itabira de Matto Dentro. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.308 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 20.963:069\$295, da linha de Victoria a Diamantina, na extensão de 237,707 kilometros. (<i>Diario Official</i> de 27 de outubro de 1910.)
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.363 — Approva os projectos e orçamentos para a construção de estações de 1ª e 4ª classes, na importancia de 47:829\$473, e bem assim o projecto de uma officina de reparação na Estrada de Ferro de Currallinho a Diamantina, desta companhia. (<i>Diario Official</i> de 20 de dezembro de 1910.)
		1911 — 22 de março .	Decreto n. 8.622 — Abre o credito de 194:381\$510, ouro, suplementar á consignação « Estrada de Ferro Victoria a Diamantina » da verba 5ª do orçamento de 1910. (<i>Diario Official</i> de 25 de março de 1911.)
		1912 — 8 de março. .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços desta estrada, e relativos ao trecho de Victoria a Itabira de Matto Dentro. (<i>Diario Official</i> de 12 de março de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.342 — Substitue a linha de Sant'Anna dos Ferros a Serro Frio desta estrada pela que, partindo de Baguary, siga pelo vale do rio Corrientes e vá servir aos municipios de Guanhães e Serro Frio. (<i>Diario Official</i> de 3 de maio de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.722 — Proroga até 31 de março de 1913 o prazo fixado na clausula III do dec. n. 7.455, de 8 de junho de 1909, para conclusão das obras de construção do ramal de Curralinho a Diamantina (<i>Diario Official</i> de 21 de agosto de 1912.)
		1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.236 — Proroga até 30 de setembro de 1913 o prazo fixado na clausula III do dec. n. 7.455 de 8 de junho de 1909, para conclusão das obras de construção do ramal de Curralinho a Diamantina (<i>Diario Official</i> de 21 de maio de 1913.)
		1913 — 19 de agosto .	Aviso n. 109 — E' approvedo o horario para vigorar nesta estrada. (<i>Diario Official</i> de 21 de agosto de 1913.)
		1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.383 — Proroga até 29 de dezembro de 1913 o prazo fixado na clausula III do decreto n. 7.455, de 8 de junho de 1909, para a conclusão das obras de construção do ramal de Curralinho a Diamantina. (<i>Diario Official</i> de 29 de novembro de 1913.)
		1913 — 13 de dezembro	Aviso n. 175 — Declara que não se deve permittir a continuação nos postes desta estrada de uma linha telephonica para uso particular. (<i>Diario Official</i> de 17 de dezembro de 1913.)
		* * *	
58	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, Alegrete a Quarahy.	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 21 de fevereiro de 1911.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9:556 — Approva os estudos definitivos e o orçamento das 1ª e 2ª secções desta estrada, na extensão de 117.600 metros. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 25 de junho. .	Aviso n. 80 — Declara, em solução ao que requereram os contractantes das linhas de Basilio a Jaguarão, S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento e de Alegrete a Quarahy, que os preços para os materiaes da via permanente devem ser os preços maximos que constam do quadro 1, annexo ao officio 16/3 de 5 de março do corrente anno, dirigido a esta inspectorio pelo chefe do 14º Districto, ficando os custos definitivos para serem apurados pelas facturas consulares e mais documentos, de accordo com a clausula V do contracto approvedo pelo dec. n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (<i>Diario Official</i> de 26 de junho de 1912.)
		1912 — 4 de julho . .	Decreto n. 9.646 — Autoriza a transferencia á Empresa Constructora do Rio Grande do Sul do contracto para o estudo e construção das linhas ferreas de Alegrete Quarahy, Basilio a Jaguarão e S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento, passando por D. Pedrito. (<i>Diario Official</i> de 7 de julho de 1912.)
		1913 — 24 de junho. .	Aviso n. 73 — Attendendo ao que requereu a Empresa Constructora do Rio Grande do Sul, constructora das linhas de Alegrete a Quarahy, Basilio a Jaguarão e S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento, passando por D. Pedrito, fica a mesma empresa autorizada a importar 21.500 toneladas de trilhos, 309,20 toneladas; parafusos e porcas, 171 toneladas e tirefonds 1.097,10 toneladas, vigorando para estes materiaes os preços estabelecidos pelo aviso n. 80, de 25 de junho de 1912. (<i>Diario Official</i> de 25 de junho de 1913.)

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Datas	Ementas
59	Basilio a Jaguarão	1911 — 15 de fevereiro 1911 — 27 de setembro 1911 — 18 de outubro. 1912 — 31 de janeiro .	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construção desta estrada. <i>(Diario Official de 21 de fevereiro de 1911.)</i> Deereeto n. 8.991 — Proroga por tres mezes o prazo estipulado na clausula III do dec. n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911. <i>(Diario Official de 12 de outubro de 1911.)</i> Decreto n. 9.049 — Approva os estudos definitivos do trecho, na extensão de 53.600 metros, a partir de Basilio, da linha de Basilio a Jaguarão, e o respectivo orçamento, na importancia de 4.704:734\$352. <i>(Diario Official de 24 de outubro de 1911.)</i> Deereeto n. 9.356 — Approva, com modificações, os estudos definitivos desta estrada, na extensão de 60 kilometros, a que se refere o dec. n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911, e o orçamento de 3.702:209\$970. <i>(Diario Official de 8 de feveero de 1912.)</i> * *
60	Brasil Great Southern Railway Company, Limited Itaquy a São Borja.	1910 — 31 de março . 1911 — 28 de dezembro 1912 — 10 de janeiro . 1912 — 13 de março . . 1912 — 30 de março . 1912 — 14 de novembro 1913 — 12 de março . 1913 — 28 de março .	Deereeto n. 2.932 — Concede autorização a esta companhia para funcionar na Republica. <i>(Diario Official de 15 de abril de 1910.)</i> Deereeto n. 9.252 — Approva as novas plantas para construção da ponte internacional sobre o rio Quarahym, em substituição das que foram approvadas pelo dec. n. 2.486, de 29 de março de 1897. <i>(Diario Official de 4 de janeiro de 1912.)</i> Aviso n. 2 — Declara que foi approvada a tomada de contas desta estrada, correspondente ao 1º semestre de 1911. Decreto n. 9.436 — Transfere á «The Quarahym International Bridge, Company, Ltd.» as autorizações contidas nos dees. ns. 2.486 e 9.252, de 29 de março de 1897, e 28 de dezembro de 1911, para construção da ponte internacional sobre o rio Quarahim. <i>(Diario Official de 15 de março de 1912.)</i> Aviso 38 — Declara que foi indeferido o requerimento em que a «The Brasil Great Southern Railway Company, Ltd.» solicita a revisão do dec. n. 8.945, de 6 de setembro de 1911, assim como que o entroncamento da Estrada de Ferro Itaquy a S. Borja com a linha de S. Thiago e S. Borja se faça no logar denominado Duas Arvores. <i>(Diario Official de 31 de março de 1912.)</i> Indefere o requerimento em que esta companhia pede reconsideração do despacho que fixou a data em que deve terminar o prazo da garantia de juros de que se trata, e preferido em 15 de junho de 1910 o qual é integralmente mantido. <i>(Diario Official de 15 de novembro de 1912.)</i> Aviso n. 15 — Autoriza esta companhia additar ao quadro do pessoal da linha de Itaquy a S. Borja as despesas da direcção da mesma estrada em Londres até á importancia de £ 200, annuaes, que correrão por conta do custeio da referida linha. <i>(Diario Official de 14 de março de 1913.)</i> Aviso — Indefere o requerimento em que esta companhia pede reconsideração do despacho de 13 de novembro de 1912, ou que então a respeito seja instituido o juizo arbitral, de accordo com a clausula 40ª do seu contracto. <i>(Diario Official de 30 de março de 1913.)</i>

NUMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1913 — 14 de abril . .	Aviso n. — Indefere o requerimento em que esta companhia pede formação do juizo arbitral para intelligencia da clausula V do dec. n. 8.312, de 19 de novembro de 1881, e manda que se passe a certidão solicitada. (<i>Diario Official</i> de 16 de abril de 1913.)
		1913 — 2 de julho . .	Aviso n. 77 — Approva, provisoriamente, o regulamento dos transportes e tarifas para vigorarem na Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, devendo a companhia apresentar no prazo de seis mezes outro projecto para solução definitiva, em que as tarifas tenham uma classificação geral, segundo o typo differencial. (<i>Diario Official</i> de 4 de julho de 1913.)
		1913 — 22 de setembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que esta companhia pede a transferencia á «Brazil Great Southern Railway Extensions, Ltd., do seu contracto de arrendamento da linha de Itaquy a S. Borja. (<i>Diario Official</i> de 24 de setembro de 1913.)
		1913 — 27 de setembro	Aviso n. 139 — Determina que se intime essa companhia a apresentar, dentro de breve prazo, novo quadro de tabella de vencimentos para o pessoal de toda a linha de Quarahym a S. Borja, tendo em vista a incorporação ao trafego do trecho de Itaquy a S. Borja. (<i>Diario Official</i> de 28 de setembro de 1913.)
61	Cruz Alta á Foz do Ijuhy . .	1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.371 — Abre o credito extraordinario de 300:000\$ para a construcção do ramal de Cruz Alta á foz do Ijuhy.
		1907 — 28 de junho . .	Aviso n. 30 — Dá ao 2º batalhão de engenheiros, posto á disposição do Ministerio da Viação pelo Ministerio da Guerra, a incumbencia de construir este ramal.
		1907 — 9 de julho . .	Aviso n. 33 — Declara, em additamento ao aviso n. 30, de 28 de junho, que vae ser posto á disposição da fiscalização, na Delegacia Fiscal do Rio Grande do Sul, o credito de 300:000\$ para occorrer ás despesas com a construcção deste ramal.
		1908 — 10 de março . .	Aviso n. 29 — Autoriza a construcção dos primeiros 50 k.lometros, cujos estudos de revisão foram proceedidos, entre Cruz Alta e a colonia Ijuhy, sem prejuizo da apresentação dos estudos ao ministro da Viação.
		1908 — 15 de julho . .	Portaria — resolvendo substituir o art. 17 das Instruções provisórias, approvadas pela portaria de 27 de maio de 1907, para construcção deste ramal pelo 2º batalhão de engenharia. (<i>Diario Official</i> de 16 de julho de 1908.)
		1908 — 16 de julho . .	Decreto n. 7.032 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho comprehendido entre Cruz Alta e a colonia do Ijuhy. (<i>Diario Official</i> de 21 de julho de 1908.)
		1908 — 6 de agosto . .	Aviso n. 98 — Encarrega o 2º batalhão de engenharia do reconhecimento da linha que, partindo de Cacequy, vá a S. Borja, passando por Povinhos e S. Luiz, como tambem da revisão dos estudos da linha de Itaquy a S. Borja.
		1909 — 21 de maio . .	Decreto n. 7.420 — Abre o credito de 300:000\$ para ser applicado á construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 23 de maio de 1909.)
		1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.549 — Abre o credito de 200:000\$ para a construcção. (<i>Diario Official</i> de 18 de setembro de 1909.)

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

ALPHABETICAMENTE
DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

		Datas	Ementas
		1910 — 3 de fevereiro	Decreto n. 7.846 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, do trecho da Estrada de Ferro de Cruz Alta á foz do Ijuhy, comprehendido entre as estações de Ijuhy e de Santo Angelo. A extensão deste trecho é de 51,543 kilometros e o seu orçamento de 1.679:937\$307. (<i>Diario Official</i> de 5 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 28 de abril . .	Decreto n. 7.972 — Abre o credito de 251:299\$400, para a construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 3 de maio de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.310 — Abre o credito de 233:000\$ para a construcção desta estrada.
		1911 — 23 de janeiro.	Decreto n. 8.329 — Abre o credito de 700:000\$ para a construcção desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 28 de janeiro de 1911.)
		1912 — 7 de fevereiro	Decreto n. 9.361 — Abre o credito de 1.280:000\$ para prossequimento dos trabalhos desta estrada. (<i>Diario Official</i> de 8 de fevereiro de 1912.)
62	Jewish Colonisation	1913 — 14 de abril . .	Aviso n. — Permittindo que a linha ferrea em construcção pela « Jewish Colonisation » para serviço de sua fazenda « Quatro Irmãos » seja ligada á de Passo Fundo e Marcellino Ramos, em ponto proximo á estação Erebangó, lado do Uruguay, correndo as respectivas despezas por conta desta associação. (<i>Diario Official</i> de 16 de abril de 1913.)
		1913 — 2 de julho . .	Aviso n. 78 — Declara que foi cedida a esta associação a quantidade necessaria de trilhos, dos que a Compagnie Auxiliaire está substituindo em suas linhas, á razão de 100\$ por tonelada. (<i>Diario Official</i> de 4 de julho de 1913.)
63	Minas de S. Jeronymo.	1890 — 24 de julho . .	Decreto n. 600 — Concede privilegio para construcção, uso e gozo do prolongamento da Estrada de Ferro Minas de S. Jeronymo, com um ramal a entroncar-se com a Estrada de Ferro de Bagé a Cacequy, no Estado do Rio Grande do Sul.
		1890 — 18 de outubro.	Decreto n. 906 — Concede garantia de juros de 6% ao anno, ao capital que fór empregado na construcção do prolongamento da estrada.
		1891 — 24 de julho . .	Decreto n. 434 — Eleva de seis mezes improrogaveis o prazo para a apresentação dos estudos definitivos.
		1892 — 30 de maio . .	Decreto n. 833 — Approva os estudos definitivos dos 40 primeiros kilometros do prolongamento da estrada.
		1893 — 6 de maio . .	Decreto n. 1.389 — Approva com modificações os estudos definitivos do prolongamento da estrada, comprehendidos entre os kilometros 40 e 180.
		1893 — 3 de agosto . .	Decreto n. 1.497 — Proroga por dois annos o prazo fixado na clausula VI, do dec. n. 906, de 18 de outubro de 1890, para conclusão das obras do prolongamento da estrada.
		1894 — 23 de fevereiro	Decreto n. 1.678 — Altera a clausula IV, das que baixaram com o dec. n. 906, de 18 de outubro de 1890.
		1895 — 4 de fevereiro	Decreto n. 1.895 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do ramal da estrada de Ferro de S. Jeronymo.

NÚMERO DE ORDEN	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
64	Pelotas a S. Lourenço	1889 — 5 de janeiro .	Decreto n. 10.151 — Concede privilegio e garantia de juros para a construção de uma estrada de ferro que una a cidade de Pelotas ás colonias de S. Lourenço e limitrophes a ella, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.
		1889 — 30 de dezembro	Decreto n. 101 — Proroga por 30 dias o prazo concedido á Companhia « Pelotas and Colonies Railway limited » para apresentação dos respectivos estudos
		1890 — 11 de abril . .	Decreto n. 315 — Approva os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Pelotas ás colonias de S. Lourenço
		1890 — 31 de maio . .	Decreto n. 448 — Proroga o prazo concedido á Companhia « Pelotas and Colonies Railway, limited » para o começo das obras da respectiva estrada.
		1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 863 — Proroga o prazo para a inauguração das obras da estrada.
		1891 — 17 de janeiro .	Decreto n. 1.312 — Proroga novamente o prazo concedido para inauguração das obras da estrada.
		1891 — 8 de agosto . .	Decreto n. 485 — Transfere a concessão á Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul.
		1892 — 15 de julho . .	Decreto n. 941 — Approva a variante proposta pela Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul, entre os kilometros 3 e 66 e 25 e 54 da estrada.
		1892 — 23 de agosto .	Decreto n. 1.021 — Approva a variante do traçado da estrada de ferro na parte relativa ao ramal da Tablada
		1892 — 9 de novembro	Aviso n. 7 — Remette a cópia da informação do engenheiro Ayrosa Galvão sobre o traçado da estrada ao governador do Rio Grande do Sul, e pede seu parecer, visando os interesses do Estado.
		1893 — 16 de março .	Aviso n. 3 — Pede ao governador do Estado do Rio Grande do Sul a devolução dos papeis a que se refere o aviso n. 7, de 9 de novembro de 1892, com o respectivo parecer.
		1893 — 16 de março .	Aviso n. 44 — Resolve declarar interrompido o prazo fixado na clausula 8ª do contracto assignado pelo dec n. 10.151, de 5 de janeiro de 1889, a contar desta data, até que tenha solução a questão pendente.
		65	Pelotas a S. Pedro.
	* * *		
66	Rio Grande do Sul a Santa Victoria do Palmar.	1913 — 25 de junho .	Decreto n. 10.299 — Autoriza o contracto para o prolongamento desta estrada, sem onus para a União, da cidade de Santa Victoria do Palmar ao ponto mais conveniente na fronteira com o Uruguay, entre os arroios S. Miguel e Chuy. (<i>Diario Official</i> de 27 de setembro de 1913.)

66

INSCRIÇÃO DE ORDEM

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

67	S. Pedro a S. Luiz e S. Borja.	1910 — 4 de agosto . .	Decreto n. 8.129 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, na importancia de 4.040:421\$900, do primeiro trecho de 84 ^k ,440. (<i>Diario Official</i> de 12 de agosto de 1910.)
		1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.559 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (<i>Diario Official</i> de 22 de fevereiro de 1911.)
		1911 — 6 de setembro	Decreto n. 8.948 — Substitue a clausula I do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1911.)
		1911 — 6 de setembro.	Decreto n. 8.949 — Proroga por tres mezes o prazo estipulado na clausula III do dec. n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, para apresentação dos estudos definitivos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (<i>Diario Official</i> de 14 de setembro de 1911.)
		1912 — 3 de janeiro .	Decreto n. 9.294 — Proroga por tres mezes o prazo para apresentação do resto dos estudos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (<i>Diario Official</i> de 13 de janeiro de 1912.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.559 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros do ramal ferreo de S. Borja, a partir de S. Borja para S. Thiago, e o respectivo orçamento, reduzido a 1.850:584\$274. (<i>Diario Official</i> de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 19 de junho. .	Decreto n. 9.633 — Approva, com modificações os estudos definitivos do trecho de 49.009 ^m ,770 da linha de S. Pedro a S. Luiz e orçamento de 1.984:713\$656. (<i>Diario Official</i> de 22 de junho de 1912.)
		1912 — 17 de julho. .	Decreto n. 9.668 — Approva os estudos definitivos do trecho de 108.604.580 ^m ,00 da linha de S. Thiago a S. Borja, entre o kilometro 50 e Santiago, e o orçamento na importancia de 4.143:622\$641. (<i>Diario Official</i> de 20 de julho de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.699 — Approva os estudos definitivos do ultimo trecho de 62.500 metros da linha de S. Pedro a S. Luiz e o orçamento de 3.454:924\$807. (<i>Diario Official</i> de 3 de agosto de 1912.)
		1912 — 15 de agosto .	Aviso n. 112 — Autoriza João Corrêa & Irmão e o Banco da Provincia do Rio Grande do Sul importarem quatro locomotivas Mogul pelo preço maximo de 9.350 dolars cada uma e mais 1:000\$ para a respectiva montagem e 24 vagões abertos pelo preço maximo de 4:000\$ cada um. (<i>Diario Official</i> de 16 de agosto de 1912.)
		1912 — 6 de setembro.	Aviso n. 117 — Autoriza os mesmos empreiteiros importarem 21.622,488 toneladas de trilhos, 760,901 toneladas de talas, 993,315 toneladas de <i>tirefonds</i> e 338,533 toneladas de parafusos destinados ás linhas de S. Pedro a S. Luiz e Santiago a S. Borja, conservando, porém, o preço já approved pelo aviso n. 67, de 16 de maio findo. (<i>Diario Official</i> de 10 de setembro de 1912.)
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.772 — Approva, com modificações os estudos definitivos do trecho de 63*221,040, da linha de S. Pedro a S. Luiz, comprehendido entre Jaguary e a villa de S. Thiago do Boqueirão e o respectivo orçamento de 4.818:201\$199. (<i>Diario Official</i> de 24 de setembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 116 — Autoriza os empreiteiros importarem cinco aparelhos « Morse » e respectivas installações,

DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.

NUMERO DE ORDEN

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS

Datas

Ementas

7.200 isoladores de porcellana e 51.000 kilogrammas de fio de ferro galvanizado de 4 m/m, devendo custo ser computado de accôrdo com o contracto disposições em vigor.

1913 — 2 de julho . . . Aviso n. 76 — Attendendo ao que requereram os empreiteiros João Corrêa & Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul, reconsidera o despacho expedido no aviso 117, de 6 de setembro de 1912, ficando, porém, mantidos os preços fixados no mesmo aviso.
(Diario Official de 4 de julho de 1913.)

1913 — 5 de julho . . . Aviso n. 80 — Autoriza a importação de uma locomotiva « Baldwin », classe 6-12-D, para o serviço da construção, aproveitavel posteriormente para o serviço de manobras, devendo o preço de 6.700 dollars ser considerado como maximo.
(Diario Official de 6 de julho de 1913.)

1913 — 11 de agosto . . . Aviso n. 96 — Autoriza a importação de 81 aparelhos de mudança de linha, sendo 65 simples e 16 duplos, de accôrdo com os preços que especifica.
(Diario Official de 14 de agosto de 1913.)

1913 — 11 de agosto . . . Aviso n. 97 — Autoriza a importação de 40 caixas para depósito de agua, com capacidade de 30 metros cubicos cada uma, do typo já approved, sendo cinco destinadas á linha de S. Thiago a S. Borja e cinco á de S. Pedro a S. Luiz e dá outras providencias.
(Diario Official de 14 de agosto de 1913.)

1913 — 22 de agosto . . . Aviso n. 120 — Eleva de 38500 para 48300 os preços dos dormentes que serão empregados na via permanente das linhas de S. Pedro a S. Luiz e ramal de S. Borja, os quaes passarão a ter as dimensões de 1,80x0,14x0,20, ficando desta forma alterada, para a applicação do abatimento de 16 % da clausula do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, o preçotabellá annexa ao mesmo contracto.
(Diario Official de 24 de agosto de 1913.)

68 S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento.

1911 — 15 de fevereiro Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construção desta estrada.
(Diario Official de 21 de fevereiro de 1911.)

1912 — 31 de janeiro. Decreto n. 9.358 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 57.200 desta linha, a qual se refere o dec. n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911, e o orçamento de 2.867:1255162.
(Diario Official de 8 de fevereiro de 1912.)

1912 — 2 de maio . . . Decreto n. 9.558 — Approva os estudos definitivos das 2ª e 3ª secções desta estrada, na extensão total de 103.260 metros, e os respectivos orçamentos reduzidos a 3.673:9595439 e 4.143:4108959.
(Diario Official de 7 de maio de 1912.)

